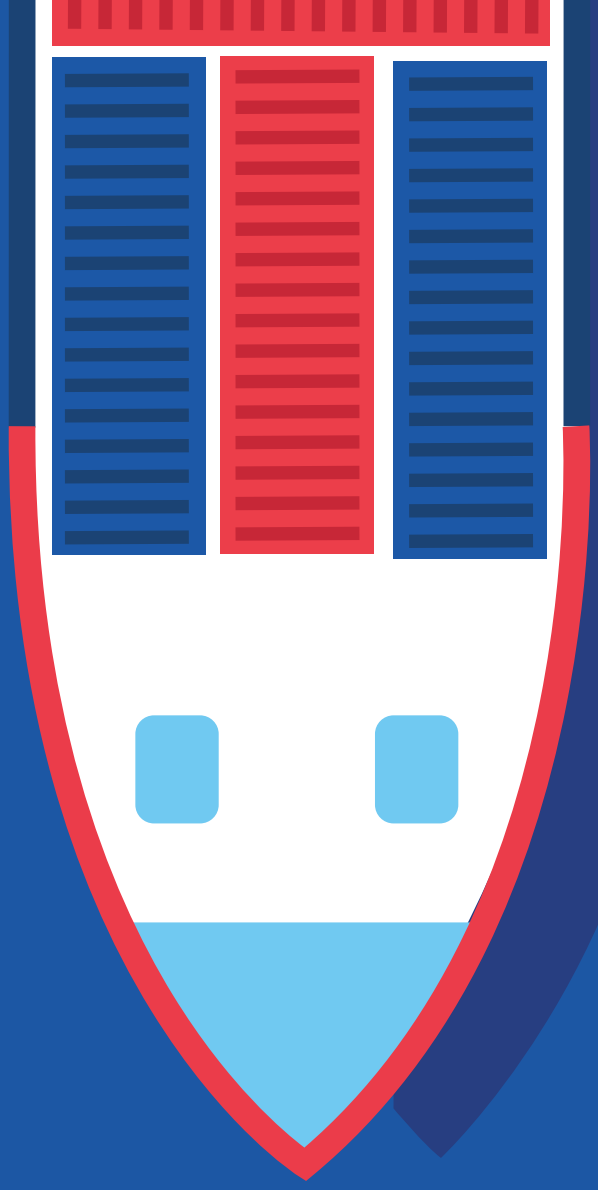


JAARVERSLAG 2019

EUROPESE BINNENVAART

MARKTOBSERVATIE

CCR
CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

AANSPRAKELIJKHEIDSBEPERKING

Het gebruik van kennis, informatie of gegevens die in deze publicatie vermeld staan, geschiedt op eigen risico van de gebruiker. Noch de Europese Commissie, noch de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en haar secretariaat kunnen op enigerlei wijze aansprakelijk worden gesteld voor het gebruik van kennis, informatie of gegevens die in deze publicatie vermeld staan.

De hierin genoemde feiten en meningen zijn niet noodzakelijkerwijs het standpunt van de Europese Commissie, haar diensten of van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Deze publicatie leidt niet tot officiële verplichtingen voor de genoemde genoemde commissies.

September 2019

VOORWOORD

Bruno Georges
Secretaris-Generaal van de CCR

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft het grote genoegen u hier het jaarverslag 2019 te kunnen presenteren van de marktobservatie in de Europese binnenvaart, die ook dit jaar weer het resultaat is van de zeer succesvolle en steeds nauwere samenwerking met de Europese Commissie. Zoals eerder gaat het hier om veel meer dan het schrijven van een rapport. De marktobservatie is namelijk bedoeld als instrument voor de Europese binnenvaart ter ondersteuning van strategische beslissingen, zowel door publieke als door particuliere instanties. Het gaat hier om gemeenschappelijke inspanningen die ook dit jaar weer een goede gelegenheid boden om contacten te leggen met andere binnenvaartspelers in Europa en de banden die al bestonden, te versterken.

Het jaar 2018 wordt voor de binnenvaart gekenmerkt door een lang aanhoudende periode van laagwater in de tweede helft van het jaar. Dit was een factor die verschillende economische parameters aanzienlijk beïnvloed heeft. Dit rapport van 2019 gaat daar nader op in en analyseert de consequenties van de lange periode laagwater op het vervoer door de binnenvaart. Hoe de binnenvaart ondersteuning geboden kan worden om beter om te gaan met dit soort fenomenen, is een vraag die in de toekomst zeker onder ogen gezien zal moeten worden.

Het nieuwe marktobservatieverslag beschrijft de belangrijkste cijfers voor het jaar 2018 met betrekking tot verschillende aspecten van de Europese binnenvaart zoals het vracht- en passagiersvervoer over de binnenwateren, de verkeersstromen in de havens, de ontwikkeling van de vloot, transportondernemingen en riviercruises. Er wordt ook stilgestaan bij het segment van de kleine cruiseschepen op rivieren. Er wordt ingegaan op de leeftijdsstructuur van de werknemers in de binnenvaart van een aantal landen. Verder bevat deze uitgave van 2019 een hoofdstuk dat specifiek gewijd is aan dagtochtschepen op Europese rivieren, kanalen en meren.

Ik wil hier graag de aandacht vestigen op de analyse van de vrachtprijzen en vervoerde hoeveelheden voor vloeibare lading in de FARAG-regio (Vlissingen-Antwerpen-Rotterdam-Amsterdam-Gent), naar aanleiding van een voorstel en met actieve ondersteuning van de CITBO, de coöperatie van binnenvaarttankers. Het is de eerste keer dat in dit rapport diverse aspecten van de tankvaart specifiek onderzocht worden. Er kon geput worden uit nieuwe statistische bronnen voor een bepaald geografisch gebied en ik hoop dat deze vruchtbare samenwerking in de toekomst kan worden voortgezet.

Zoals elk jaar wil het CCR-secretariaat ook deze keer iedereen van harte bedanken die heeft bijgedragen aan de totstandkoming van het rapport: de Europese Commissie, Eurostat en alle nationale bureaus voor de statistiek, alsmede de Moezel-, Donau- en Savacommissie en alle stakeholders en bij de binnenvaart betrokken partijen die ondersteuning hebben geboden. Ik wil daarbij wijzen op de essentiële rol die vervuld werd door de EBU (Europese Binnenvaart Unie) en de ESO (Europese Schippers Organisatie), die als vertegenwoordigers van het bedrijfsleven hun ondersteuning en expertise hebben ingebracht waardoor de kwaliteit van het rapport kon worden verhoogd.

Ik kijk ernaar uit deze samenwerking voort te zetten, ook buiten het opstellen van dit rapport om, met name met het onlangs opgerichte European Inland Waterway Transport Platform, om de uitdagingen aan te gaan waar de binnenvaartsector in de toekomst mee geconfronteerd zal worden en het beste te maken van alle mogelijkheden die er zijn om de verduurzaming en ecologisch, sociale en economische ontwikkeling van de binnenvaart te bevorderen.

Ik hoop dat u deze uitgave van ons marktobservatierapport 2019 met genoegen zult lezen en dat het u veel waardevolle inzichten zal opleveren.

CCR
CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

Gezien vanuit het perspectief van de binnenvaart is dit marktobservatierapport dat de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) uitbrengt in samenwerking met de Europese Commissie van groot belang voor de binnenvaartsector.

Voor beleidsmatige besluiten zijn feiten en cijfers nodig. Die zijn ook van belang om tendensen vast te stellen die van invloed zijn op besluiten op alle niveaus van operators in de hele logistieke keten. De afgelopen jaren is de marktobservatie steeds verder uitgebreid en biedt nu informatie die relevant is voor alle segmenten van onze sector.

Het jaar 2018 werd gekenmerkt door een aantal opvallende trends en ontwikkelingen. Het extreme laagwater van de belangrijkste rivieren in Europa leidde ertoe dat de over de Europese waterwegen vervoerde hoeveelheden sterk terugliepen. Hoewel dit een positieve invloed had op de vrachtprijzen, heeft deze ontwikkeling ook tot gevolg gehad dat lading zijn weg vond naar andere vervoersdragers en dit zal niet gemakkelijk om te keren zijn. Bovendien heeft het negatieve consequenties voor het imago van de sector. Er is meer onderzoek nodig om vast te stellen of de sector hier te maken kreeg met een uitzonderlijke situatie of met een trend die samenhangt met de klimaatverandering. Het is echter evident dat er iets gedaan moet worden aan het achterstallige onderhoud van de waterwegen om een verdere verslechtering van de situatie tegen te gaan. Dit vereist een adequate follow-up door Europese en nationale infrastructuurbeheerders.

De prestatie van de binnenvaart in Europa wordt beïnvloed door het bovenstaande en andere ontwikkelingen van de afgelopen jaren. In de Europese landen met bevaarbare waterwegen ziet men zowel een substantiële toe- als afname. De cijfers maken een analyse mogelijk van de maatregelen die in de toekomst nodig zullen zijn.

Dit marktobservatierapport is een perfect instrument om de positieve trends in onze sector te laten zien. Deze zijn het duidelijkst op het gebied van het container- en passagiersvervoer. De ontwikkelingen in deze binnenvaartsegmenten kwamen ook al aan bod in het marktobservatierapport van vorig jaar en de cijfers in dit rapport laten zien dat het vervoer van containers en passagiers een hoge vlucht heeft genomen. Het zou een aanmoediging moeten zijn voor alle spelers in de keten om de noodzakelijke modale shift van de weg naar de waterweg te bewerkstelligen.

Dankzij de nauwe samenwerking tussen de CCR en de riviercommissies, waaronder met name de Donaucommissie, is het gelukt om de scope van dit instrument de afgelopen jaren steeds verder uit te breiden en relevante informatie te verstrekken over het hele systeem van bevaarbare waterwegen in Europa.

Namens de binnenvaartsector willen wij hier onze waardering en dank tot uitdrukking brengen voor dit tool. Wij kijken uit naar de voortzetting van onze gezamenlijke inspanningen ten bate van onze bedrijfstak.

Paul Goris

President van het European Inland Waterway Transport Platform

European IWT Platform

Kiel
Lübeck
Hamburg
Bremen
Amsterdam
Rotterdam
Nijmegen
Hannover
Münster
Maagdenburg
Londen
Antwerpen
Duisburg
Duinkerke
Brussel
Rijsel
Keulen
Luik
Koblenz
Valenciennes
Frankfurt am Main
Luxemburg
Trier
Le Havre
Rouen
Mannheim
Metz
Neurenberg
Stuttgart
Parijs
Straatsburg
Bazel
Chalon-
sur-Saône
Lyon
Mantua
Ferrara
Marseille

Szczecin
Berlijn
Dresden
Praag
Regensburg
Linz
Wenen
Bratislava
Boedapest
Venetië
Belgrado
Ruse
Constanţa

00 SAMENVATTING P.10

01 ECONOMISCHE CONTEXT P.14
Algemene economische situatie in Europa en prognose **P.16**

02 VRACHTVERVOER IN DE BINNENVAART P.18
Vervoer van goederen door de Europese binnenvaart **P.20**
Vrachtvervoer door de binnenvaart in de belangrijkste Europese stroomgebieden **P.26**
- Binnenvaartvervoer per type goederen in het Rijnstroomgebied en West-Europa P.28
- Binnenvaartvervoer per type goederen op de Donau P.51
- Containervervoer door de binnenvaart in Europa P.55

Binnenvaart en andere vervoersmodi **P.60**

03 WATERSTANDEN EN HUN EFFECT OP DE BINNENVAART P.64
Effect op het goederenvervoer **P.66**
Effect op de industriële productie **P.67**
Effect op de vrachtprijzen **P.68**

04 OVERSLAG VAN GOEDEREN IN HAVENS P.74
Binnenvaartvervoer in de grootste Europese zeehavens **P.76**
Binnenvaartvervoer in de belangrijkste Europese binnenhavens **P.80**
- Rijnhavens P.80
- Franse en Belgische binnenhavens P.82
- Donauhavens P.84

OVERZICHT

05 **GOEDERENVLOOT** P.86

Rijnvloot **P.89**
- Drogeladingschepen P.89
- Tankschepen P.93

Donauvloot **P.98**
- Drogeladingschepen P.98
- Tankschepen P.99

Goederenvloot in overige Europese landen **P.101**
Leeftijdsstructuur van de vloot **P.103**
Bouw van nieuwe schepen **P.105**
Capaciteit-monitoring **P.108**

06 **ONDERNEMINGEN, WERKGELEGENHEID, OMZET, EXPLOITATIEOMSTANDIGHEDEN** P.110

Ondernemingen in het goederenvervoer **P.112**
Passagiersvaart – aantal ondernemingen, werkgelegenheid en ontwikkeling van de omzet **P.117**
Verhouding bruto-exploitatieoverschot/omzet **P.121**
Leeftijdsstructuur van personen die werkzaam zijn in de binnenvaart en aantal leerlingen **P.124**

07 **RIVIERCRUISEVAART** P.126

Vlootcijfers riviercruisevaart **P.128**
Vraag naar riviercruises **P.134**
Riviercruiseschepen met 10 tot 39 bedden in Europa **P.137**

08 **DAGTOCHTSCHEPEN** P.140

Inleiding **P.142**
Dagtochtschepen op rivieren en kanalen **P.144**
Dagtochtschepen op meren **P.150**
Enquête onder ondernemingen die actief zijn in de dagtochtvaart **P.155**

09 **VOORUITZICHTEN** P.160

Vervoer van zand, stenen, grind en bouwmaterialen **P.162**
Trends voor de binnenvaartmarkten **P.168**

SAMENVATTING

2018 stond voor de Europese binnenvaart in het teken van de aanhoudende lage waterstanden in de tweede helft van het jaar die van invloed waren op verschillende economische parameters. Regionaal gezien waren de gevolgen van de extreme droogte voor de vervoersactiviteiten met name waarneembaar op de Rijn en zijn zijrivieren, op de Boven- en Midden-Donau evenals op de Boven- en Midden-Elbe.

De vervoersactiviteiten over de vele kanalen in Nederland, België, Frankrijk en Noord-Duitsland ondervonden duidelijk minder hinder van de lage waterstanden. Ook de scheepvaart over de Beneden-Donau in Roemenië en Bulgarije had weinig last van de droogte omdat het scheepsvervoer in het mondingsgebied van de Donau zee-riviervaart betreft.

Het containervervoer, dat nog steeds bijna uitsluitend geconcentreerd is in de Rijnoeverstaten, slaagde er in 2018 in de vervoersvolumes te handhaven en zelfs te vergroten, aangezien dit type vervoer vooral plaatsvindt over kanalen of waterwegen die minder te lijden hebben onder lage waterstanden (in België, Frankrijk, Nederland en Noord-Duitsland). In Frankrijk is het containervervoer toegenomen in het stroomgebied Nord-Pas-de-Calais, terwijl het in het Seinebekken en in het stroomgebied Rhône-Saône constant is gebleven.

De Rijn daarentegen liet na een periode van groei in de vijf voorafgaande jaren in 2018 een afname van het containervervoer zien van 10% (in TEU). De scheepvaart op de Midden- en Bovenrijn (deze twee riviergedeelten zijn samen verantwoordelijk voor 49% van het containervervoer over de Rijn) had in het late najaar van 2018 ernstig te kampen met de droogte.

Deze kink in de logistieke keten gold niet alleen voor het containervervoer maar ook voor het vervoer van chemicaliën, aardolieproducten, ijzerertsen en andere grondstoffen voor de industrie en leidde tot grote economische verliezen. Volgens statistische berekeningen heeft de Duitse industriële productie bijna vijf miljard euro schade geleden als gevolg van de afname van het Rijnvervoer in de tweede helft van 2018.

De lage waterstanden dreven de vrachtprijzen sterk op, met name in de Rijnvaart. De vrachtprijzen voor vloeibare goederen lagen in oktober en november vier keer zo hoog als normaal (voor de ARA-Rijnhandel).

Als men de statistieken van de vrachtprijzen voor vloeibare producten analyseert, kan worden vastgesteld dat de prijzen in de tweede helft van het jaar ook in het FARAG-gebied (Vlissingen, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Gent) gestegen zijn. De waterstanden in dit deel van West-Europa hadden weliswaar minder last van de droogte maar de prijsstijging werd veroorzaakt door de reactie van de markt: Belgische en Nederlandse exploitanten, met name marktdeelnemers met kleine schepen, verplaatsten hun werkgebied in het najaar van 2018 naar de Rijn om te kunnen profiteren van de hoge vrachtprijzen. De afname van de capaciteit leidde zo ook in het FARAG-gebied tot een stijging van de vrachtprijzen.

Uit gegevens over lage waterstanden in het verleden (1820-2018) blijkt dat er zich ook in het begin van de 20e eeuw, evenals in de jaren '40 en '70 steeds weer jaren voordeden met een flink aantal dagen met laag water. De patronen die de historische gegevens zichtbaar maken, laten zien dat de vaaromstandigheden ook zonder klimaatverandering sterke schommelingen vertoonden en dat zal naar alle waarschijnlijkheid in de toekomst niet anders zijn. Ze maken ook duidelijk dat de sector goed moet nadenken over de huidige logistieke concepten (zoals de afmetingen en het ontwerp van de schepen), die de binnenvaart zeer kwetsbaar maken voor de klimaatverandering.

In dit verband moet worden opgemerkt dat de gemiddelde laadcapaciteit van de vrachtschepen in de Rijnoeverstaten toeneemt en het aantal kleine schepen afneemt. Deze ontwikkeling heeft zich ook 2018 voortgezet, met name voor de Franse vloot. De nieuwbouwcijfers lagen in 2018 relatief laag maar er werden schepen uit alle grootteklassen op de markt gebracht, ook een paar kleinere schepen met een tonnage van minder dan 1000 ton.

Wanneer we kijken naar de spreiding van de binnenvaartondernemingen in West-Europa zien we een versnipperd beeld: 87,5% van alle binnenvaartondernemingen in Europa is gevestigd in de Rijnoeverstaten en Nederland alleen al is goed voor 58% van alle vrachtvervoersondernemingen. Het is echter wel zo dat 41% van alle Nederlandse ondernemingen voor droge lading en 51% van alle tankvaartondernemingen eenmansbedrijven zijn. De structuur van de Franse ondernemingen in het vrachtvervoer lijkt sterk op die in Nederland.

Bekijkt men de gegevens voor de periode van 2012 tot 2016 dan toont de werkgelegenheid in het vrachtvervoer de afgelopen jaren in de meeste Europese landen een dalende lijn. Duitsland, Zwitserland, Polen, Italië en Letland waren de uitzonderingen op de regel. In deze landen was het aantal werknemers in 2016 groter dan in 2012. De grootste daling in absolute cijfers deed zich voor in Nederland, waar het aantal werknemers in 2016 522 lager lag dan in 2012 (in Frankrijk: -279, in Duitsland: +281).

In het passagiersvervoer daarentegen stegen tussen 2012 en 2016 zowel het aantal ondernemingen als het aantal werknemers. De sterkste stijgingen in het aantal werknemers deden zich voor in Duitsland (+1745), Frankrijk (+551), Italië (+470) en Nederland (+306).

Uit gegevens van Eurostat met betrekking tot de winstgevendheid van binnenvaartondernemingen blijkt dat goederenvervoersondernemingen in België en Nederland beduidend winstgevender zijn dan ondernemingen in Frankrijk, Duitsland, Slowakije en Hongarije. De winstgevendheid wordt daarbij gemeten als de verhouding tussen het brutobedrijfsresultaat en de omzet.

In het passagiersvervoer is de winstgevendheidsindicator in Duitsland in de afgelopen jaren gestegen. Dat strookt met de positieve ontwikkeling van de werkgelegenheid in deze branche in Duitsland. In Frankrijk daarentegen is deze branche relatief weinig winstgevend. Afgaande op de gegevens van Eurostat kan worden geconcludeerd dat dit gebrek aan winstgevendheid samenhangt met de zeer hoge personeelskosten in de Franse binnenvaart.

In tegenstelling tot de problemen waarmee het goederenvervoer te kampen had in 2018, stegen de passagiersaantallen bij de riviercruises tot nieuwe recordhoogtes. In Europa maakten in totaal 1,64 miljoen toeristen een riviercruise, een toename van 14,6% ten opzichte van 2017. Bijna 38% van deze toeristen komt uit de Verenigde Staten en Canada. Het aantal toeristen uit Azië, Rusland en Scandinavië nam toe met maar liefst 41% (weliswaar komende van een veel lager basisgetal). Ook het aantal Britse en Ierse passagiers steeg met 31% uitermate sterk.

Aangezien riviercruises in heel Europa plaatsvinden, ondervond de sector weinig hinder van de lage waterstanden. Voor de Rijn werd weliswaar een lichte daling van het vervoer door riviercruiseschepen van 7% geregistreerd, maar op de Donau (+6%) en op de Moezel (+12%) waren juist meer cruiseschepen onderweg. In 2018 kwamen er iets minder nieuwe cruiseschepen in de vaart, maar de orderboeken wijzen erop dat het aantal nieuwbouwschepen in 2019 weer zal toenemen.

In het volgende hoofdstuk wordt een analyse gemaakt van de dagtochtschepen (passagiersschepen zonder hutten die een dag lang varen). Net als bij de omzetcijfers in het Europese personenvervoer zien we dat Duitsland, Frankrijk, Nederland, Zwitserland en Italië over de meeste dagtochtschepen beschikken. Deze analyse omvat zowel de dagtochtschepen op rivieren en kanalen alsook die op meren. De beschikbare capaciteit qua aantal schepen en passagiersplaatsen is relatief stabiel in de tijd, maar in de grote steden (zoals Amsterdam, Berlijn, Hamburg en Parijs) is groei waarneembaar. Ook de passagiersaantallen vertonen een licht stijgende lijn, maar de gegevens laten ook zien dat deze sector niet geheel conjunctuuronafhankelijk is. In belangrijke landen (Italië en Frankrijk) heeft de vraag sterk te lijden gehad tijdens de economische crisis van 2011/2012.

In het hoofdstuk 'vooruitzichten' komt het goederensegment zand, stenen, grind en bouwmaterialen aan de orde. Dit segment is verantwoordelijk voor 37% van het vrachtvervoer in de binnenvaart in Frankrijk, 25% in België, 20% in Nederland, 14% in Duitsland en 21% in Roemenië. De bouwactiviteiten in Europa vertonen sinds 2014 een stijgende lijn die te danken is aan positieve demografische ontwikkelingen, toenemende investeringen in openbare infrastructuur en het economisch herstel na de vastgoedcrisis van 2009. Het vervoer van de goederen die daarvoor nodig zijn (met name grind, zand en bouwmaterialen) vertoont tot op zekere hoogte dezelfde stijgende tendens. Dat wordt zichtbaar wanneer de bouwactiviteiten per maand en per kwartaal enerzijds en het vervoer over de binnenwateren van bovengenoemde materialen anderzijds naast elkaar worden gelegd. Naar verwachting zal de groei in de bouwsector in de komende drie jaar afvlakken. Het is mogelijk dat de vervoersvraag dit afkoelingsproces volgt, maar desalniettemin valt te verwachten dat de vraag in de toekomst zal blijven groeien. De bouwsector is namelijk een belangrijke sector met positieve vooruitzichten zoals ook blijkt uit langetermijnprognoses. De binnenvaart zou dus aan de weg moeten timmeren om meer van deze groei te kunnen profiteren.

https://www.inland-navigation-market.org/

AARBURG
AARBURG
OOCL
ACL

B01
A01

01

ECONOMISCHE CONTEXT

- In 2018 is de economische activiteit zowel in de EU als op wereldniveau gedaald, met een duidelijk krimpende groei.
- Deze afzwakking is vermoedelijk het gevolg van de geringere groei van de wereldhandel, de hoge onzekerheid ten aanzien van het handelsbeleid van diverse landen, het perspectief van een Brexit en een algeheel zwakkere industriële productie in de Eurozone.
- Wat de situatie op de arbeidsmarkt betreft, is het aantal arbeidsplaatsen met 1,6% toegenomen. Ook de arbeidskosten zijn gestegen, maar de prijzen zijn gelijk gebleven.
- Alle sectoren voelden de afname van de wereldhandel, behalve de bouwsector – een belangrijk segment voor de binnenvaart – die boomt en veerkrachtig bleef.

ALGEMENE ECONOMISCHE SITUATIE

IN EUROPA EN PROGNOSE

Na een periode van aanhoudende potentiële groei in veel grote economieën was er in 2018 sprake van een afzwakking van de economische activiteit, zowel binnen de EU als wereldwijd. Nadat in 2017 het BBP in de eurozone vier kwartaal achter elkaar met 0,7% was gestegen, nam het tempo van de groei flink sterk af en bedroeg de BBP-groei in de eerste twee kwartalen slechts 0,4%. In de laatste twee kwartaal bleef de groei van het BBP verder afnemen waardoor deze bij slechts 0,2% kwam te liggen. In het algemeen is het BBP in de EU-27 over het hele jaar 2018 gezien, gestegen met 2,1% en in de eurozone met 1,9%. In 2018 waren vooral de binnenlandse consumptie en investeringen de belangrijkste factoren voor de economische groei. Het enige Europese land dat in 2018 ondanks de geringere economische groei zich goed staande heeft weten te houden, was Hongarije. Het BBP liet in dit land een groei van bijna 5% zien.[1]

De daling van dit percentage kan mogelijk worden verklaard door een tragere groei van de wereldhandel. Ook de grote onzekerheid op het gebied van het handelsbeleid, de aankomende Brexit en een over het geheel genomen zwakke industriële productie in de eurozone speelden hierbij een belangrijke rol. Daarentegen lijkt de dienstensector de economische groeivertraging beter te doorstaan. De belangrijkste oorzaak voor de grote onzekerheid op de markt waren de spanningen in de handelsrelatie tussen China en de VS. Hierdoor ontstonden sterke schommelingen in de prijzen op de wereldwijde financiële markt en moesten ook financiële correcties worden toegepast. Deze onzekere economische situatie wordt nu deels opgevangen door nieuwe handelsovereenkomsten, zoals het handelsverdrag tussen de EU en Japan, of het CPTPP (Comprehensive and Progressive agreement for Trans-Pacific Partnership), die voor de wereldhandel een belangrijke impuls zouden kunnen gaan vormen.[2]

Wat de situatie op de arbeidsmarkt betreft, is het aantal arbeidsplaatsen met 1,6% toegenomen. Vooral de bouwsector zorgde voor deze aanzienlijke stijging, terwijl de groei van de werkgelegenheid in de industrie tot stilstand kwam. Toch was de robuuste arbeidsmarkt een belangrijke stimulans voor het binnenlandse verbruik. In 2018 stegen de arbeidskosten weliswaar met 2,4%, maar deze ontwikkeling van de loonkosten heeft niet tot hogere prijzen geleid. De gestegen lonenkosten zijn niet geheel doorberekend in de prijzen, omdat de bedrijven hun winstmarges hebben verkleind. Dit is voornamelijk door twee factoren te verklaren: in tijden van lage inflatie is er een geringere prijsdoorberekening, omdat bedrijven die prijzen verhogen de aandacht van de consument trekken en daardoor het risico lopen marktaandeel te verliezen. Een andere factor is dat de kosten vaak worden doorberekend in de prijzen als de vraag groot is. Gezien de recente sterke daling van de vraag, waren de ondernemingen daar nu nogal terughoudend mee.[3]

Desalniettemin hebben de berichten over verslechterende financiële resultaten van bedrijven en het handelsconflict tussen de VS en China in de tweede helft van 2018 geleid tot belangrijke correcties op de wereldwijde aandelenmarkten. De industriële productie liet in alle landen en sectoren behalve de bouwsector een dalende lijn zien (voor meer informatie over de bouwsector, zie ook hoofdstuk 9 “Vooruitzichten”).

[1] *Europese Commissie, Europese economische voorjaarsprognose, voorjaar 2019*
[2] *Europese Commissie, Europese economische voorjaarsprognose, voorjaar 2019*
[3] *Europese Centrale Bank, toespraak van Mario Draghi, maart 2019*

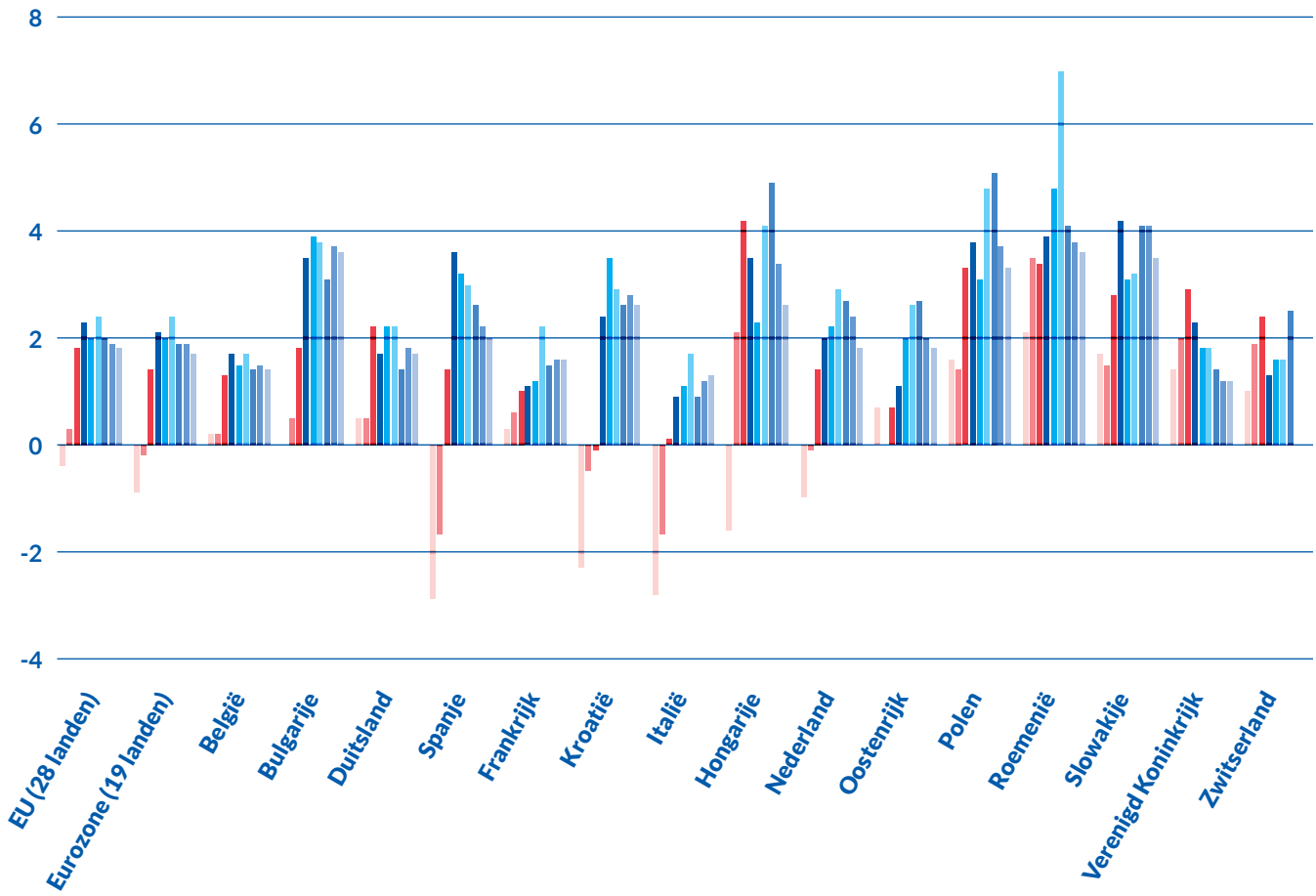
In de eerste maanden van 2019 kon een herstel van de prijzen op de aandelenmarkt worden vastgesteld.

De ECB blijft een soepel monetair beleid voeren. In december 2018 besloot de ECB de netto-aankopen van activa te beëindigen. Daarentegen zullen de rentetarieven van de ECB ten minste voor de hele zomer van 2019 op hun huidige niveau blijven. Dit zal mogelijk zijn dankzij het monetaire stimuleringsbeleid, met name door bekendmakingen inzake het beleid van de ECB voor de rentetarieven en herinvesteringen van de aanzienlijke hoeveelheid verworven activa.

In 2018 liep de euro nominaal en reëel 1% terug ten opzichte van de Japanse yen en het Britse pond sterling, maar ten opzichte van de Amerikaanse dollar bleef de euro sterk.

Wat de wereldhandel betreft, liet de export uit de eurozone in de loop van 2018 een dalende trend zien, met een groeipercentage van slechts 0,1% in het derde kwartaal van 2018. De uitvoer van diensten blijft daarentegen onverminderd sterk. Ook de invoer naar de eurozone nam af, maar minder dan de uitvoer.[4]

BBP-GROEIPERCENTAGES IN DE EU-28, IN DE EUROZONE EN PER LAND (IN %)**, INCLUSIEF PROGNOSE VOOR 2019 EN 2020**



Bron: Eurostat [tec00115] en Europese Commissie (Europese economische prognose, februari en voorjaar 2019) voor de jaren 2019 en 2020

[4] *Europese Commissie, Europese economische prognose, februari 2019*

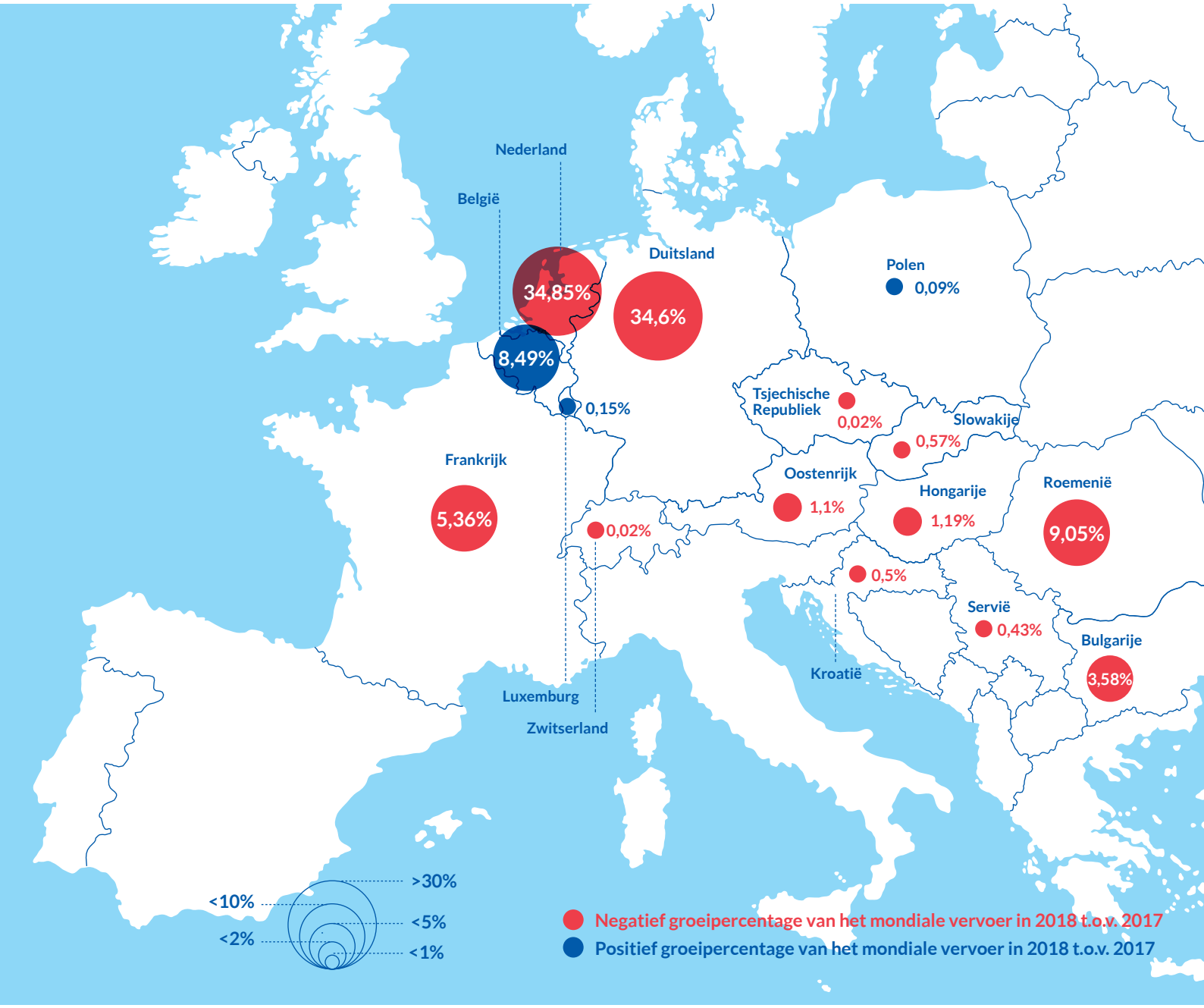
02

VRACHTVERVOER IN DE BINNENVAART

- Grensoverschrijdend vervoer is goed voor 53% van het totale binnenvaartvervoer in de EU. In het Rijnstroomgebied is 57% van het binnenvaartvervoer grensoverschrijdend, in het Donaubekken is dat 35%.
- Grensoverschrijdend vervoer is met name belangrijk tussen Nederland en Duitsland, voornamelijk als gevolg van de grote hoeveelheden goederen en grondstoffen die vanuit de Nederlandse zeehavens naar Duitsland worden vervoerd.
- De EU-vervoersprestatie op de Europese binnenwateren wordt gedomineerd door de vervoersprestatie in de Rijnoeverlanden, die 84% bedraagt van de totale binnenvaartprestatie in de EU plus Zwitserland.
- De hoeveelheid goederen die over de traditionele Rijn vervoerd werd, daalde 11% in vergelijking met 2017, hetgeen voornamelijk te wijten was aan het langaanhoudende laagwater en de afkoeling van de cyclische bedrijvigheid in de tweede helft van 2018.
- Het vrachtvervoer over de Beneden-Donau, dat goed is voor 75% van de totale vervoersprestatie over de Donau, bleek beter bestand tegen laagwater en wist de hoeveelheden in 2018 te verhogen, hoewel de Boven- en Midden-Donau het zwaarder hadden.
- Het containervervoer zette de opwaartse trend voort in België, Frankrijk en Nederland, maar daalde 10% op de Rijn, als gevolg van het laagwater in het najaar van 2018.

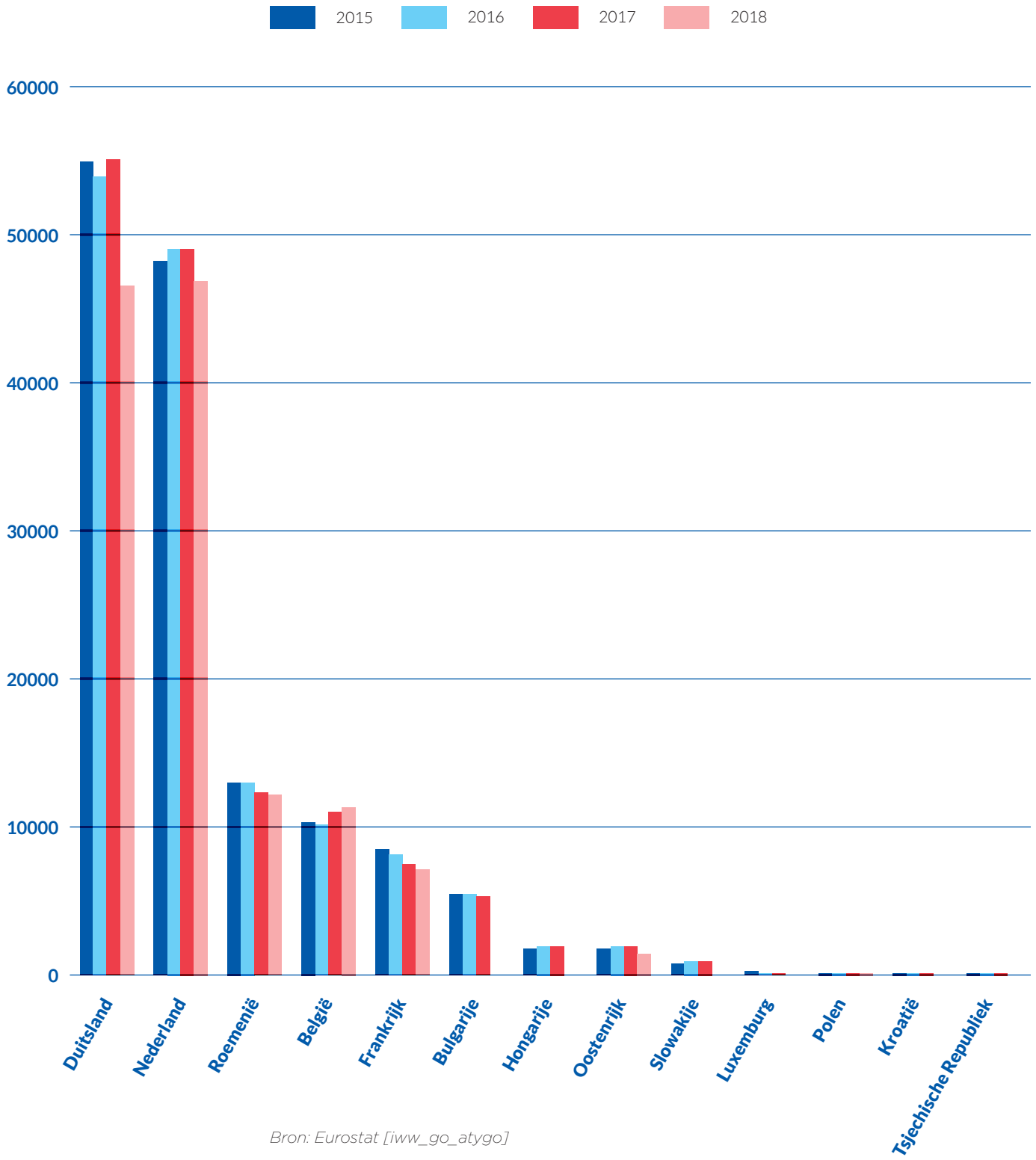
VERVOER VAN GOEDEREN
DOOR DE EUROPESE BINNENVAART

AANDEEL VAN HET NATIONALE TON-KM (TKM) IN DE TOTALE EUROPESE VERVOERSPRESTATIE (AANDEEL IN %)



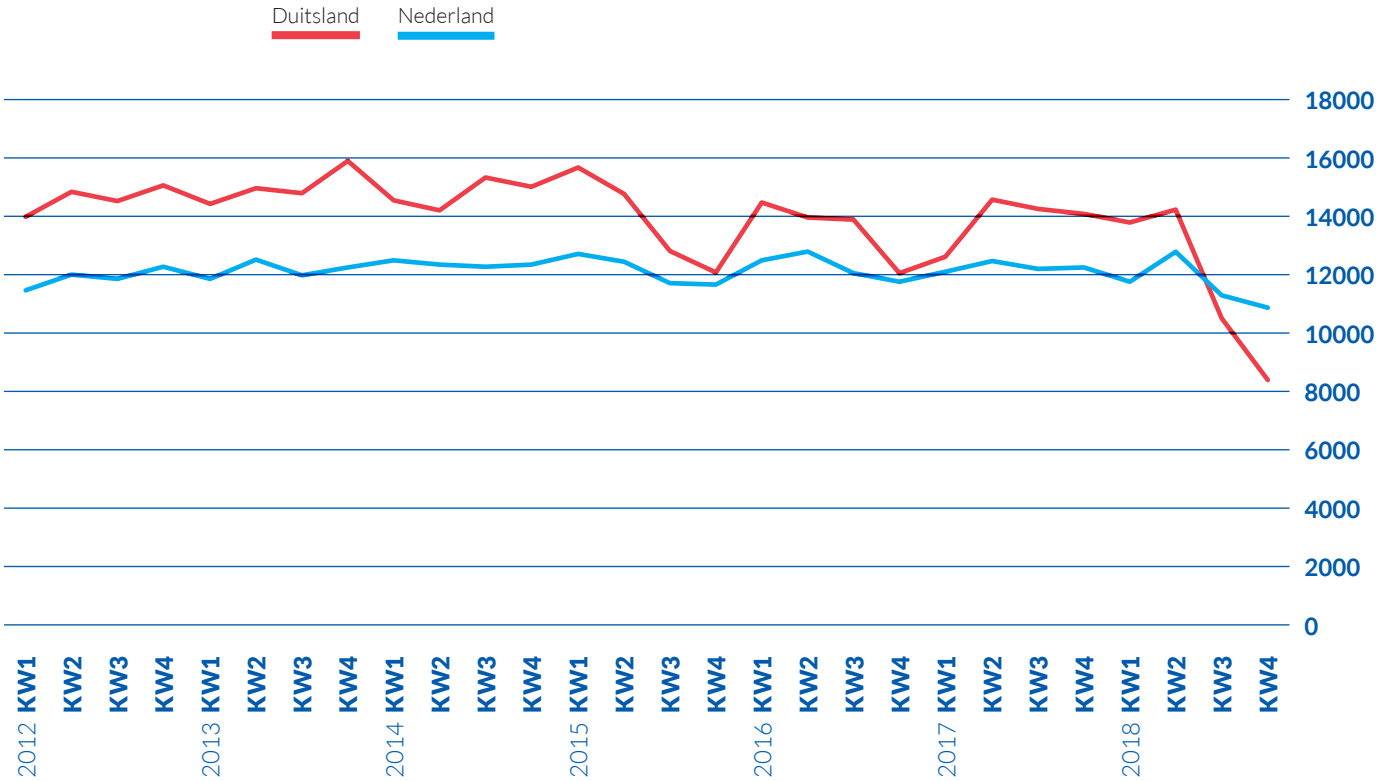
Bron: Eurostat [iww_go_atygo], OESO (Zwitsers, Serbia)

VERVOERSPRESTATIE VAN DE BINNENVAART IN 2015, 2016, 2017 EN 2018 IN DE BELANGRIJKSTE EU-BINNENVAARTLANDEN (VERVOERSPRESTATIE IN MILJOEN TKM)

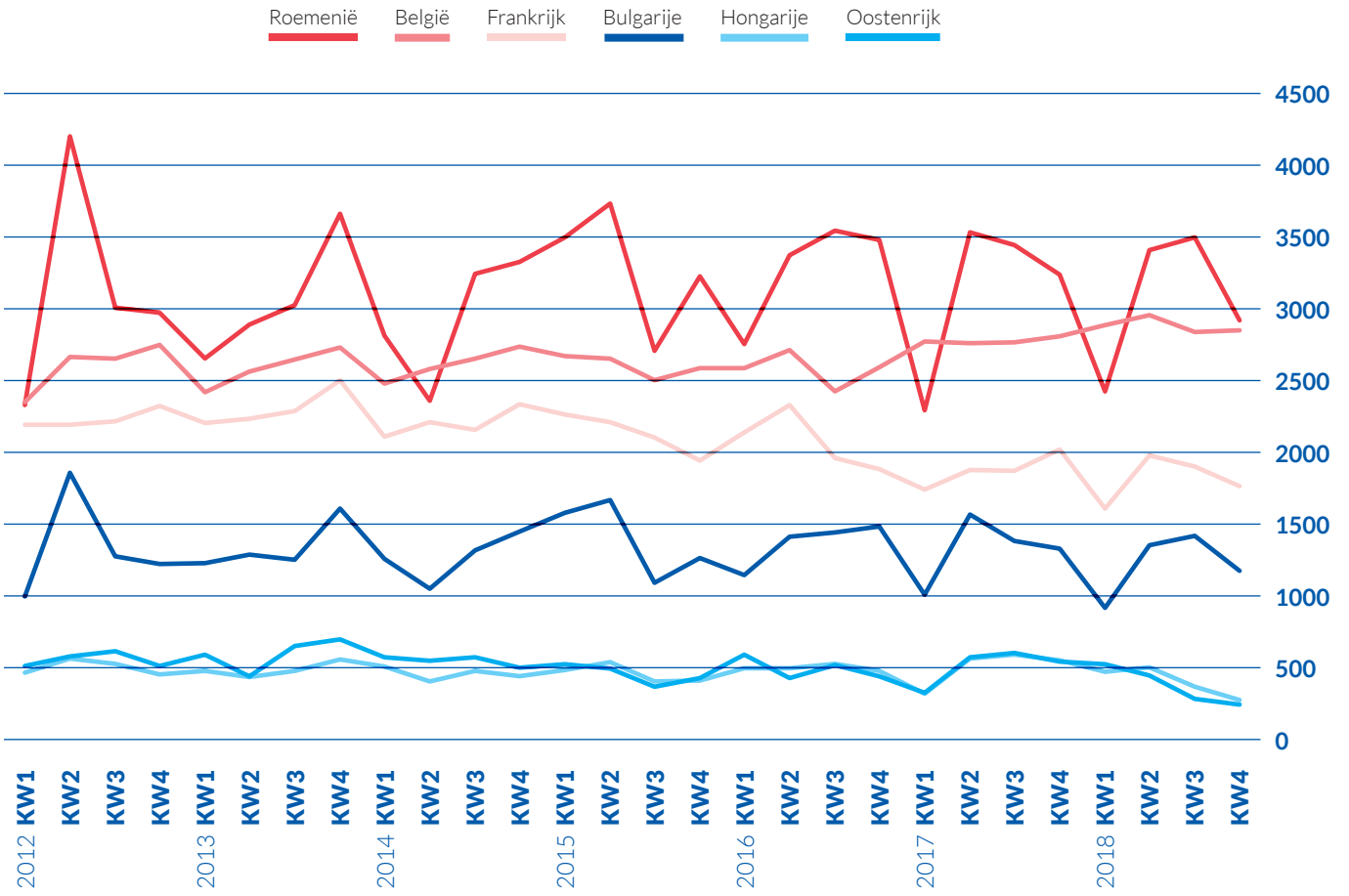


Bron: Eurostat [iww_go_atygo]

EVOLUTIE VAN DE VERVOERSPRESTATIES IN DE BELANGRIJKSTE EU-BINNENVAARTLANDEN PER KWARTAAL (VERVOERSPRESTATIE IN MILJOEN TKM)



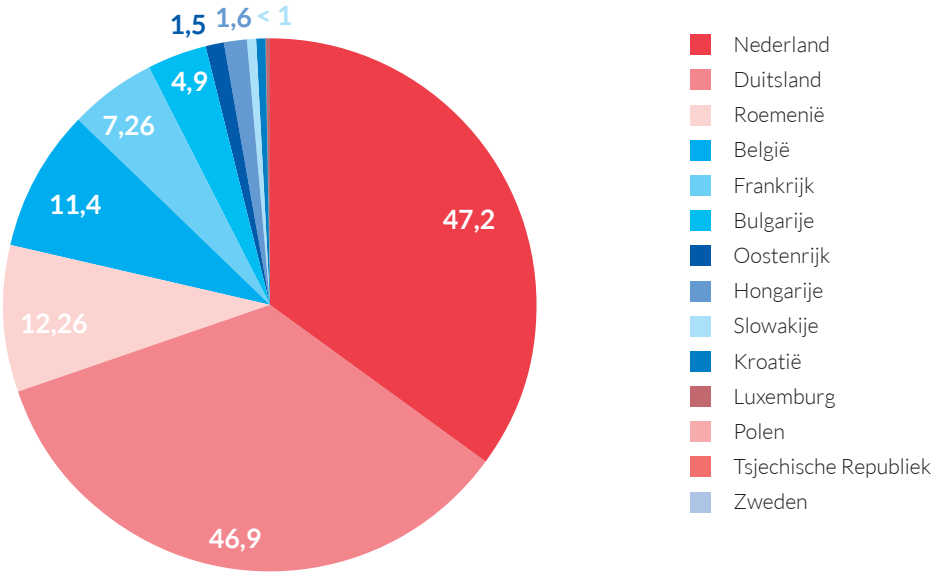
Bron: Eurostat [iww_go_qnave]



Bron: Eurostat [iww_go_qnave]

De Rijnoeverstaten (België, Frankrijk, Duitsland Luxemburg, Nederland en Zwitserland) zijn goed voor 84% van de totale vervoersprestatie van de binnenvaart in de EU en Zwitserland. De Donaulanden nemen 16% voor hun rekening. De overige landen hebben samen een aandeel dat zo klein is, dat het nog steeds vrijwel neerkomt op nul procent.

VERVOERSPRESTATIE VAN DE BINNENVAART IN DE EU-LANDEN OP JAARBASIS
(IN MILJARD TKM IN 2018)*



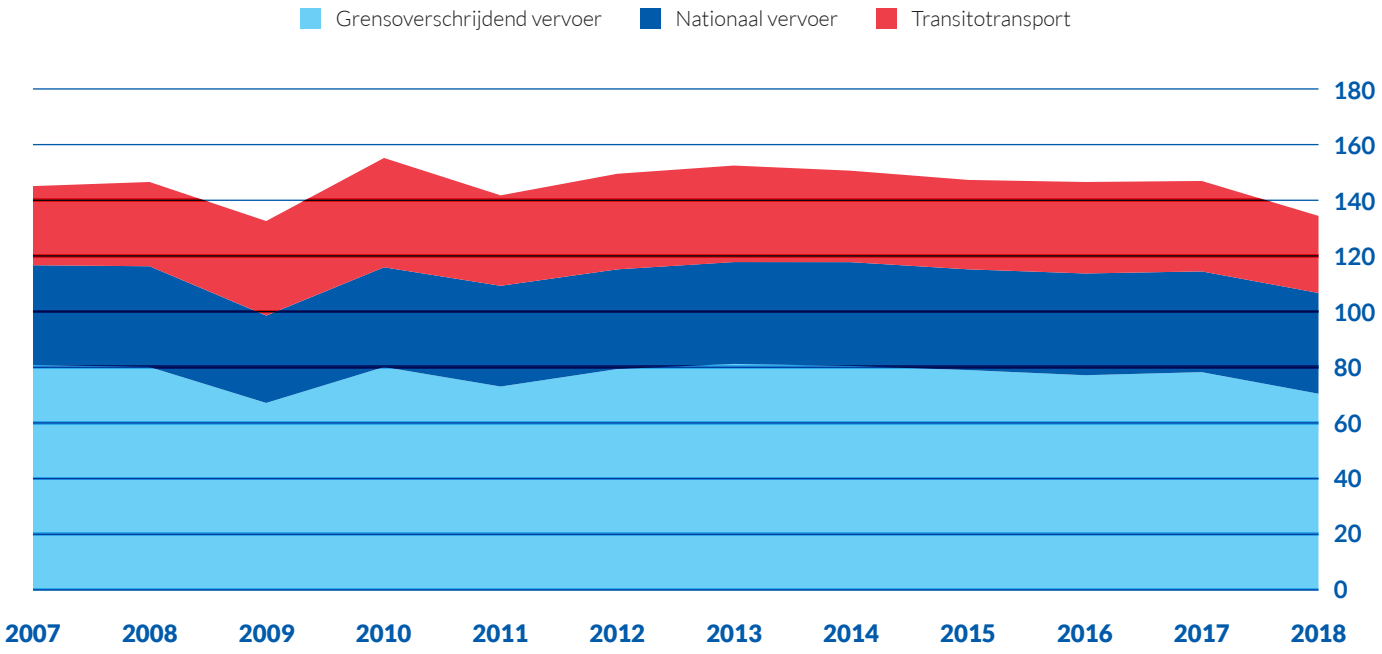
Bron: Eurostat [iww_go_atygo]
**Gegevens voor het Verenigd Koninkrijk en Italië nog niet beschikbaar voor 2018.*

Volgens de cijfers van Eurostat[5] zijn de segmenten ertsen, zand, stenen en bouwmaterialen samen goed voor 26% van de totale vervoersprestatie van de binnenvaart in de EU en Zwitserland. De energiesector (aardolieproducten en kolen) neemt 25% voor zijn rekening. Landbouwproducten en levensmiddelen hebben samen een aandeel van 15%. Goederen in containers en chemicaliën zijn elk goed voor 11%. Het aandeel van het segment metalen bedraagt 6%, en afvalstoffen en secundaire grondstoffen (met inbegrip van schroot) zijn samen goed voor 3%.

[5] *[iww_go_atygo]*

Evolutie van het totale binnenvaartvervoer en het grensoverschrijdend vervoer in de EU

VERVOERSPRESTATIE VAN DE BINNENVAART IN DE EU OP JAARBASIS (IN MILJARD TKM)

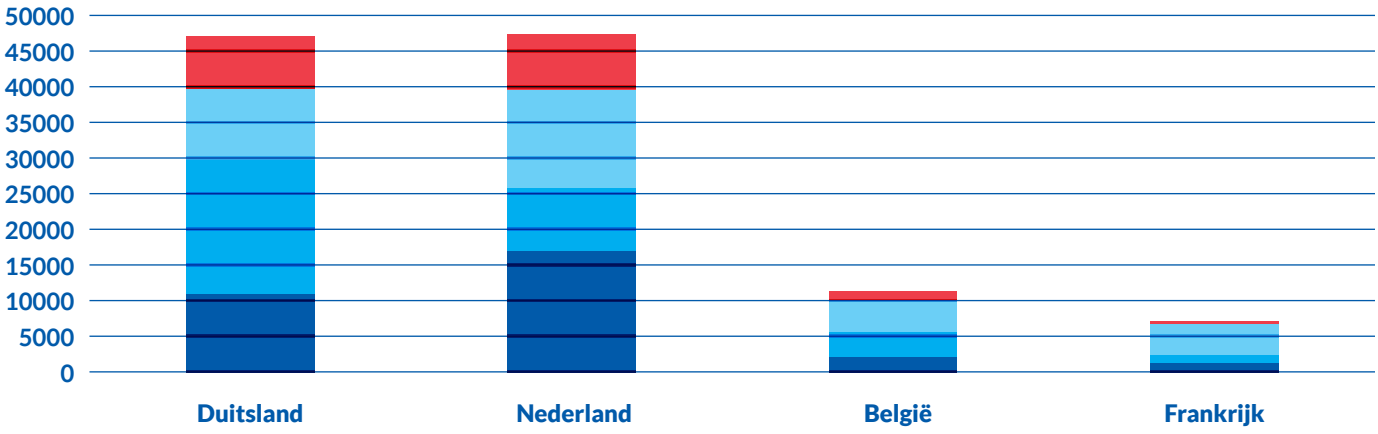


Bron: Eurostat [iww_go_atygo]

De grensoverschrijdende vervoersprestatie was in 2018 goed voor 52% van de totale vervoersprestatie op de binnenwateren in de EU. Dit cijfer is sinds 2007 vrijwel gelijk gebleven. Voor het nationale goederenvervoer en het transitoverkeer bedroeg het aandeel respectievelijk 27% en 21%.

In de landen langs de Rijn zijn er grote verschillen wat het type vervoer betreft. In Duitsland bestaat 40% van de totale vervoersprestatie uit inkomend vervoer (grensoverschrijdend vervoer – import), dankzij de grote hoeveelheden goederen, met name voor de staalnijverheid (ijzererts en kolen), die via de zeehavens in Nederland worden aangevoerd. In Nederland heeft het uitgaand vervoer (grensoverschrijdend vervoer – export) een bijzonder groot aandeel in de vervoersprestatie, hetgeen de tegenhanger is van de grote invoer van Duitsland.

VERVOERSPRESTATIE VAN DE BINNENVAART IN DE RIJNOEVERSTATEN PER TYPE VERVOER IN 2018 (IN MILJOEN TKM)

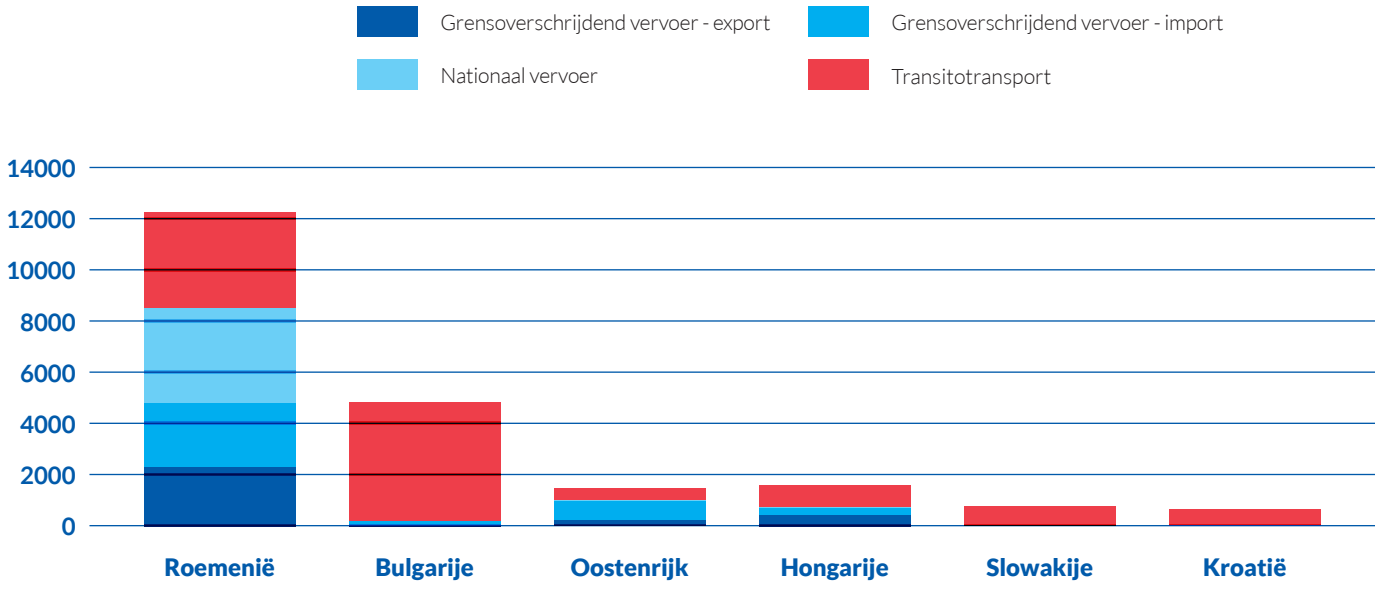


Grensoverschrijdend vervoer - export
Grensoverschrijdend vervoer - import
Nationaal vervoer
Transitotransport

Bron: Eurostat [iww_go_atygo]

In veel Donaulanden (Kroatië, Hongarije, Slowakije) neemt het transitotransport een bijzonder groot aandeel van de vervoersprestatie voor haar rekening. Dit hangt samen met de lange afstanden die moeten worden afgelegd om goederen van de Zwarte Zee naar het achterland van de Donau te brengen. Oostenrijk is daarentegen niet zo zeer een transitoland, maar eerder een land dat de eindbestemming vormt voor de grote hoeveelheden goederen die via de Donau worden aangevoerd. In Oostenrijk is 49% van de vervoersprestatie inkomend vervoer. De belangrijkste reden hiervoor is dat de staalindustrie in dit land grote hoeveelheden grondstoffen nodig heeft zoals ijzererts en kolen die worden overgeslagen in de havens aan de Zwarte Zee en stroomopwaarts over de Donau worden vervoerd.

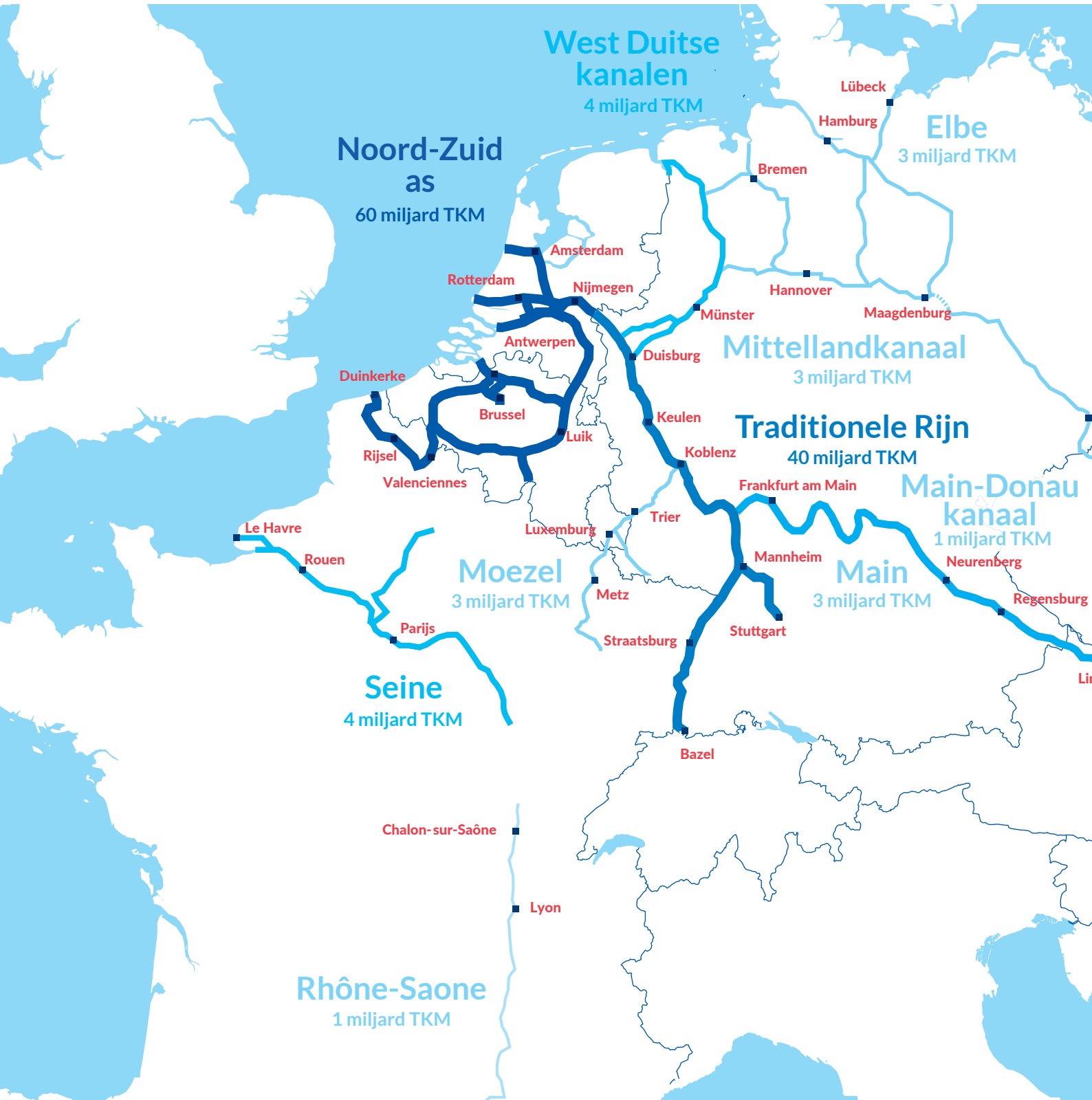
VERVOERSPRESTATIE VAN DE BINNENVAART IN DE DONAULANDEN PER TYPE VERVOER IN 2018 (IN MILJOEN TKM)



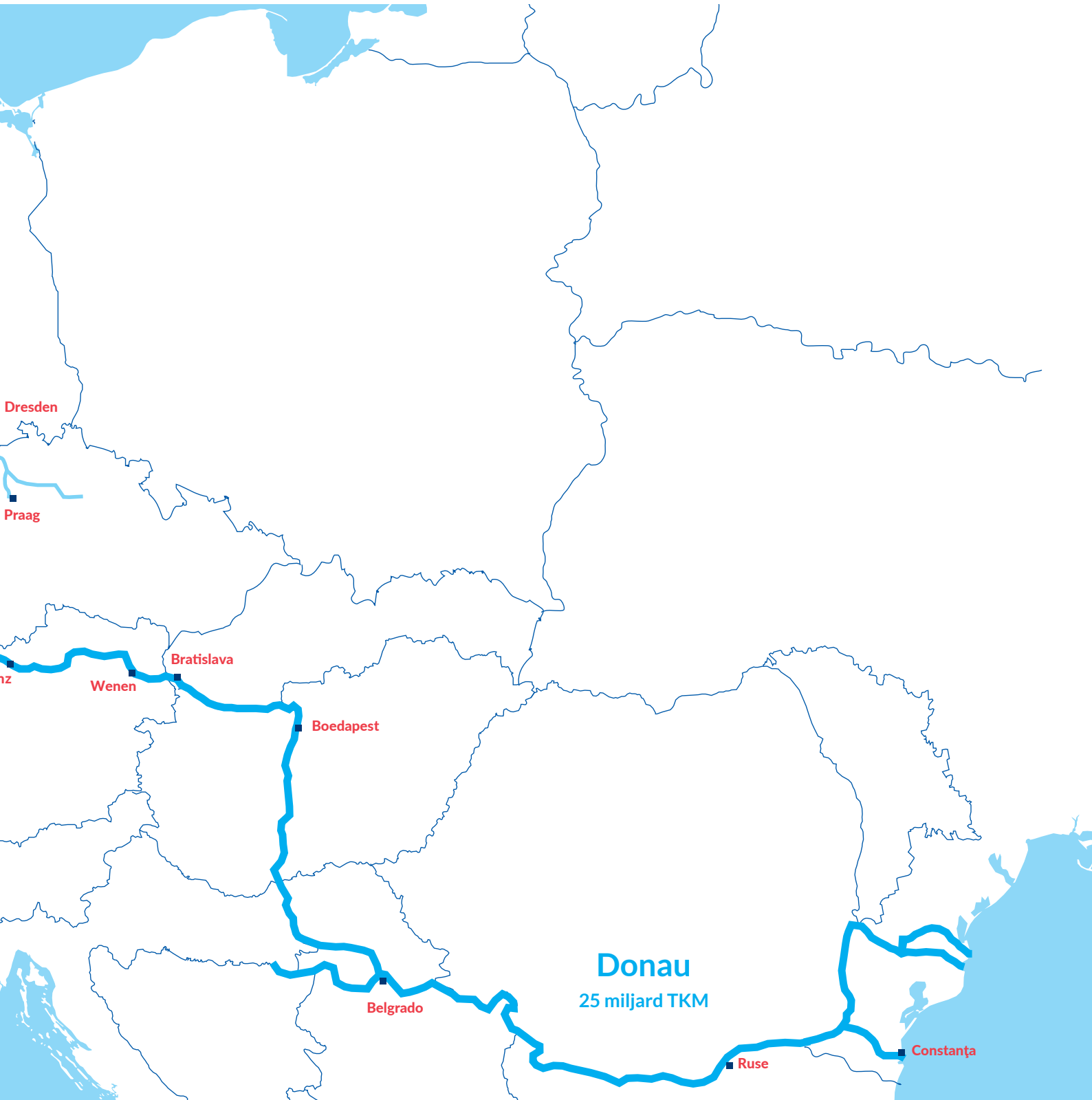
Bron: Eurostat [iww_go_atygo]

VRACHTVERVOER DOOR

DE BINNENVAART IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE STROOMGEBIEDEN



VERVOERSPRESTATIE IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE STROOMGEBIEDEN
(IN MILJARD TKM)



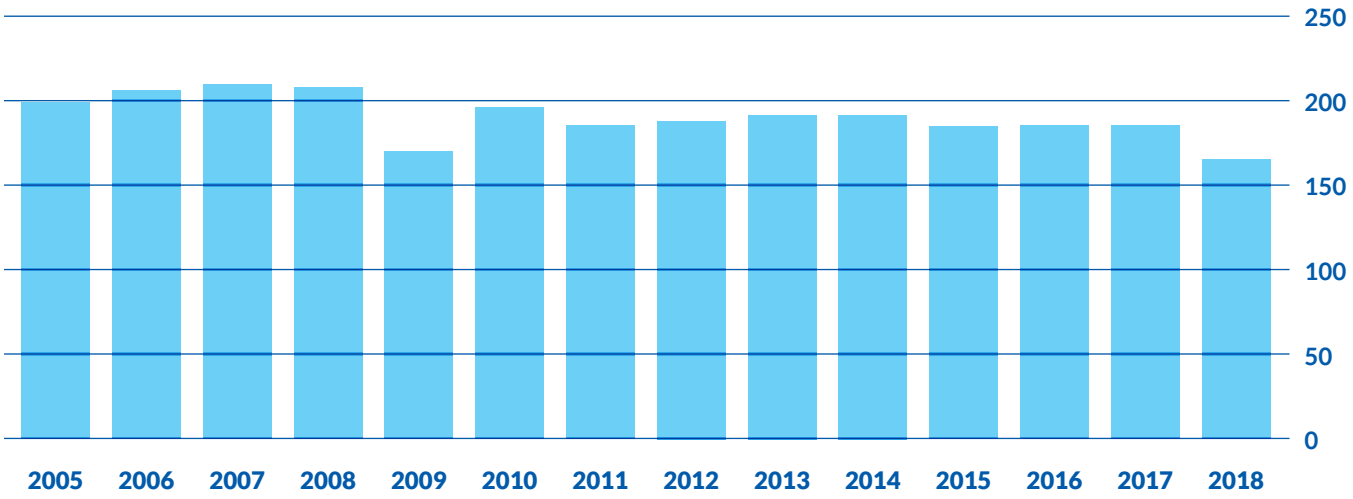
In het volgende deel van dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op het vrachtvervoer in de binnenvaart met een jaarlijks vervoersvolume van ten minste 1 miljoen ton. De meeste gegevens werden door de nationale vaarwegbeheerders (voor Duitsland, België en Frankrijk) ter beschikking gesteld.[6] In deze drie landen worden de gegevens over het vervoer bij sluizen door de vaarwegbeheerders geregistreerd. Om een zo representatief mogelijk beeld van het vrachtvervoer over de binnenwateren te verkrijgen, werd in elk stroomgebied een sluis uitgekozen die als referentie diende om statistische gegevens te verzamelen.

De gegevens over de binnenvaart op de Donau en de Rijn worden afzonderlijk weergegeven. Voor de Donau zijn de gegevens afkomstig uit het marktobservatierapport van de Donaucommissie die deze informatie bij de vaarwegautoriteiten van de Donaulanden verzamelt. De gegevens voor de Rijn zijn geleverd door het Duitse bureau voor de statistiek (Destatis). Voor Nederland heeft Panteia ruwe gegevens van Rijkswaterstaat verstrekt.

Naast de totale hoeveelheden vervoerde goederen per vaarweg, worden ook de hoeveelheden voor de belangrijkste goederensegmenten weergegeven. Hierbij wordt uitsluitend rekening gehouden met de grootste goederensegmenten per vaarweg om met name de belangrijkste kenmerken van het goederenvervoer op elke vaarweg in kaart te brengen.

BINNENVAARTVERVOER PER TYPE GOEDEREN IN HET RIJNSTROOMGEBIED EN WEST-EUROPA

TRADITIONELE RIJN (IN MILJOEN TON)



Bron: Destatis, CCR

Het vervoer over de traditionele Rijn (van Bazel tot de Duits-Nederlandse grens) bedroeg in 2018 165 miljoen ton. Dit is 11% minder dan in 2017. De daling was vooral toe te schrijven aan de lage waterstanden, terwijl in de tweede helft van 2018 de afzwakkende economische activiteiten een andere, zij het veel kleinere rol hierin speelden. Zelfs voor goederensegmenten die over een lange termijn een stijgende lijn

[6] *Voor België: De Vlaamse Waterweg voor Vlaanderen, en Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques voor Wallonië; voor Frankrijk: Voies Navigables de France; voor Duitsland: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, voor Nederland: Rijkswaterstaat / Panteia.*

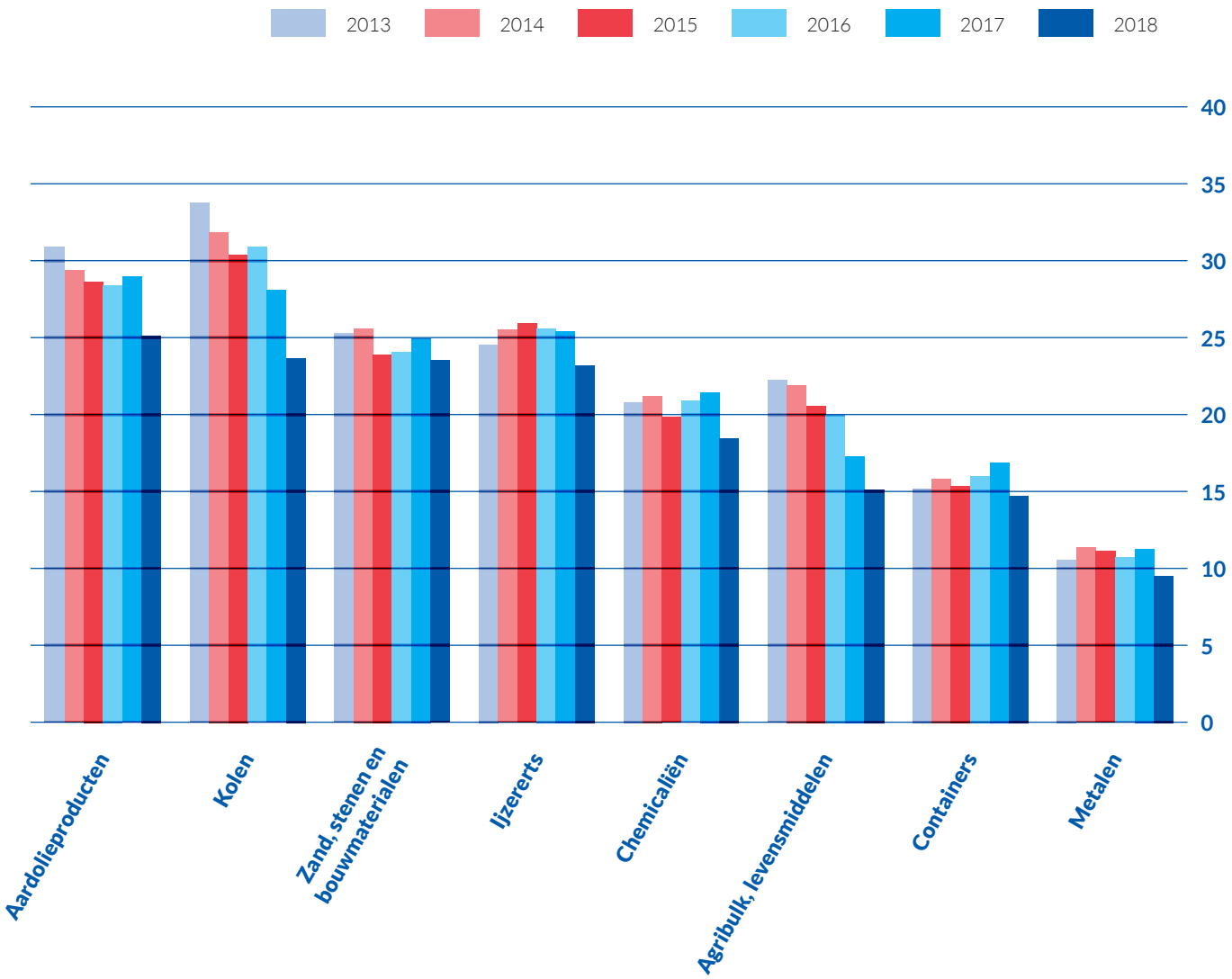
Nederland
Duitsland
Rotterdam
BENEDEN-RIJN
Duisburg
Keulen
Bonn
België
Koblenz
MIDDEL-RIJN
Kaub
Luxemburg
Main
Mainz
Moezel
Mannheim
Neckar
BOVEN-RIJN
Main-Donau
-kanaal
Frankrijk
Straatsburg
Bazel
Zwitserland

vertonen, zoals containers en chemicaliën, leverden de slechte wateromstandigheden in de tweede helft van 2018 veel problemen op. Voor alle goederensegmenten resulteerde dit in een verlies ten opzichte van 2017.

Het drogeladingsegment "zand, stenen en bouwmaterialen" toonde het laagste verliescijfer (-5%). Ook vloeibare lading liet een daling zien (chemicaliën: -13%, aardolieproducten: -14%). Het containervervoer liep terug met 13% (netto gewicht in containers), vergeleken met -10% voor TEU.

Op de Midden- en Bovenrijn (deze twee gedeelten van de Rijn zijn samen goed voor 49% van de totale vervoersprestatie van het containervervoer over de traditionele Rijn) had het containervervoer in de late herfst van 2018 flink te lijden onder de wateromstandigheden. Wel beschouwd kan deze daling van 10% voor 2018 alles bij elkaar genomen nog als relatief beperkt worden bestempeld.

HOEVEELHEID OVER DE TRADITIONELE RIJN VERVOERDE GOEDEREN PER TYPE GOEDEREN (IN MILJOEN TON)*



Bron: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis
**Voor containers: netto gewicht*

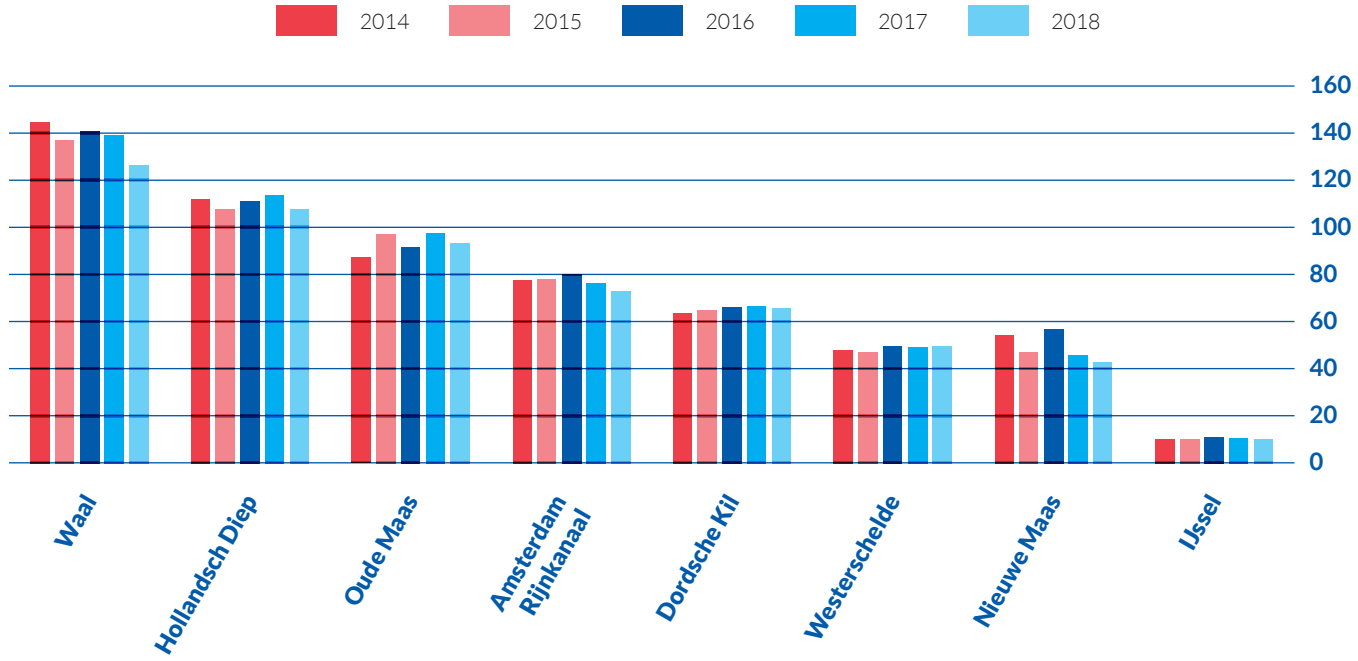
Vaarwegen in Nederland

Voor het land met de grootste omzet in het Europese binnenvaartvrachtvervoer wordt een onderscheid gemaakt tussen vaarwegen met en zonder sluizen. Het Amsterdam-Rijnkanaal komt in beide categorieën voor, omdat deze vaarweg in het ene gedeelte sluizen heeft en in het andere geen. Dit kanaal vormt een belangrijke verbinding tussen de zeehaven van Amsterdam en de Rijn en het achterland.

In de onderstaande afbeelding zijn de vaarwegen zonder sluizen opgenomen. De Waal is een belangrijke zijarm van de Rijn (deel van de zuidelijke arm), terwijl de Lek deel uitmaakt van de noordelijke arm. Het Hollandsch Diep is een brede rivierarm in de Rijn-Maasdelta, aan het einde afgesloten van de zee door een dam. Het vormt de voortzetting van de Nieuwe Merwede, zelf de voortzetting van de Waal. Ook de Oude

Maas is een zijtak van de Rijn. Anders dan de andere zijarmen van de Rijn is de IJssel daarentegen een vrijstromende rivier die uitmondt in het IJsselmeer.

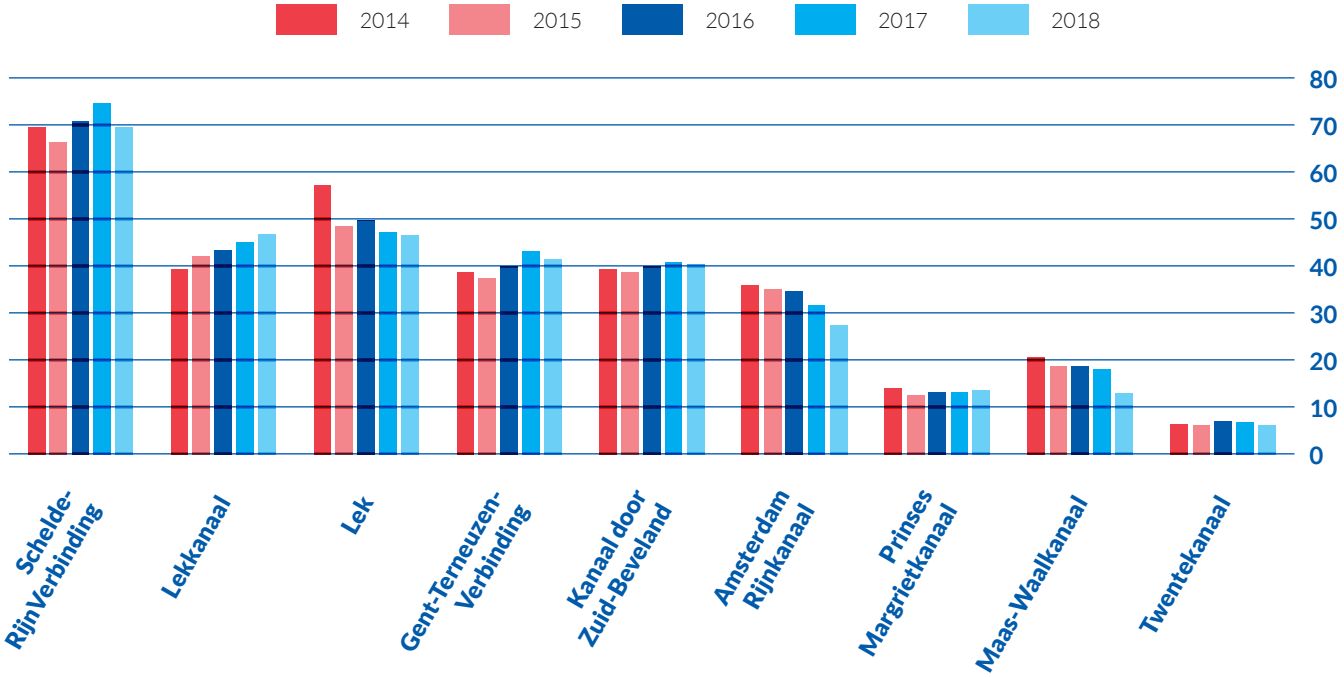
NEDERLAND – HOEVEELHEID VERVOERDE GOEDEREN OVER VAARWEGEN ZONDER SLUIZEN (MILJOEN TON)



Bron: Rijkswaterstaat en analyse van Panteia

Van de vaarwegen die voorzien zijn van sluizen vormt de Schelde-Rijverbinding een belangrijke schakel tussen Antwerpen, de Rijn en Rotterdam. De Gent-Terneuzenverbinding is een vaarweg die de haven van Gent verbindt met de Schelde (die uitmondt in de Noordzee).

NEDERLAND – HOEVEELHEID VERVOERDE GOEDEREN OVER VAARWEGEN MET SLUIZEN (MILJOEN TON)



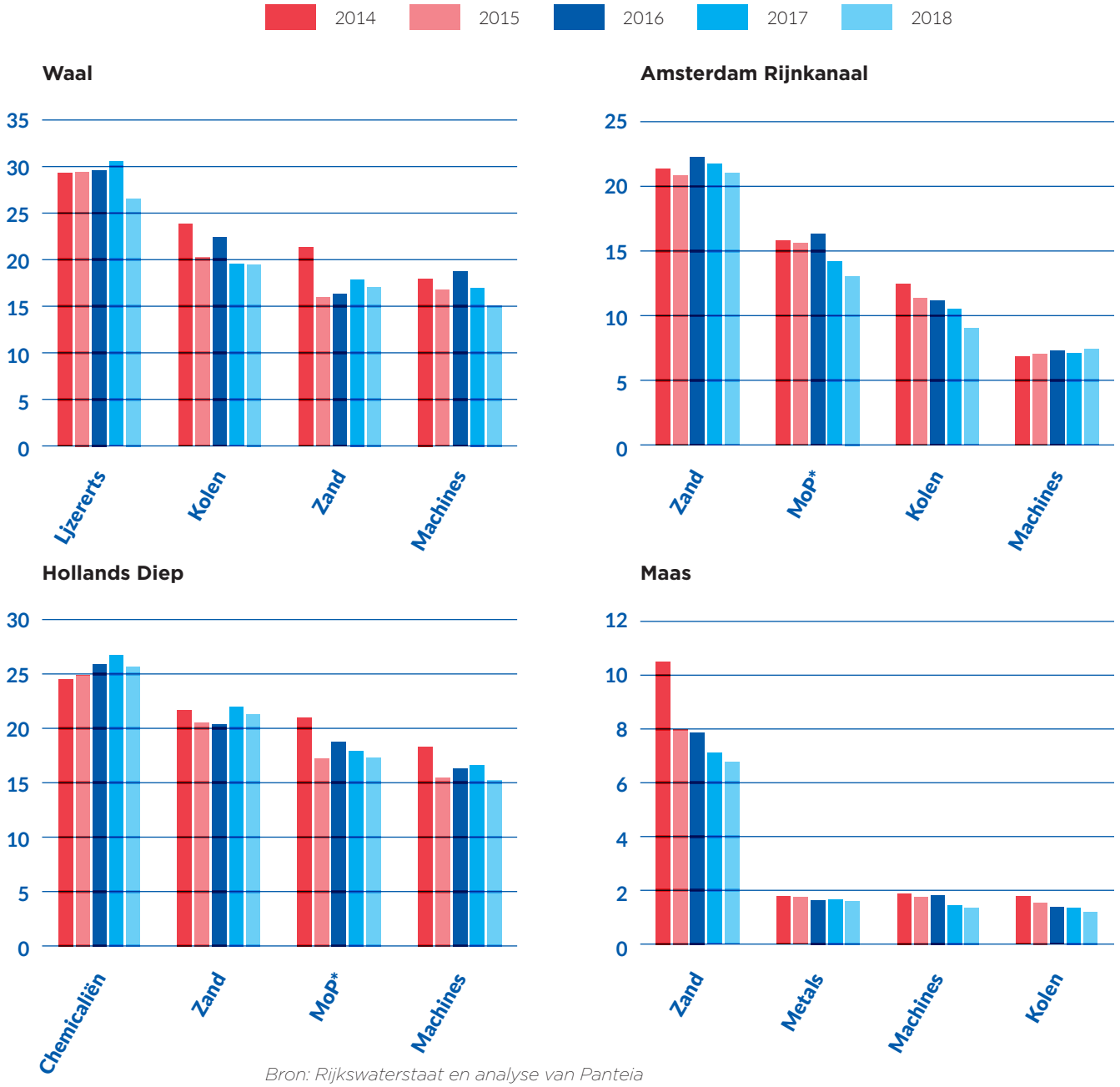
Bron: Rijkswaterstaat en analyse van Panteia

In de volgende grafieken staan gedetailleerde statistische gegevens over het vrachtvervoer op vier verschillende Nederlandse vaarwegen. In deze grafieken zijn uitsluitend de vier grootste goederensegmenten opgenomen, zodat alleen de segmenten die typerend zijn voor een vaarweg worden weergegeven.

Op de Waal is een groot deel van de goederen bestemd voor de staalnijverheid. Dit hangt samen met het feit dat deze rivier deel uitmaakt van de zuidelijke rivierarm van de Rijn. Over deze waterweg worden ijzerertsen en kolen van Rotterdam naar het Ruhrgebied in Duitsland getransporteerd.

Op het Amsterdam-Rijnkanaal spelen de segmenten zand en aardolieproducten een grote rol. Men mag niet vergeten dat Amsterdam de grootste benzinehaven ter wereld is en het vervoer van benzine en andere bestanddelen van benzine is in deze regio dan ook dienovereenkomstig groot. (Zie ook hoofdstuk 3 voor de analyse van de vrachtprijzen en de vervoersvolumes voor de coöperatie van exploitanten van tankschepen voor de binnenvaart (CITBO)).

HOEVEELHEID VERVOERDE GOEDEREN OVER DIVERSE NEDERLANDSE VAARWEGEN PER GOEDERENSEGMENT (MILJOEN TON)*



Bron: Rijkswaterstaat en analyse van Panteia

** Mop = Mineral oil products (aardolieproducten).*

Vaarwegen in Duitsland

De Duitse vaarwegen zijn onderverdeeld in vier geografische gebieden: het westen, noorden, zuiden en oosten. Zelfs zonder de Rijn telt het westen het hoogste aantal binnenwateren waarover meer dan één miljoen ton goederen per jaar vervoerd wordt.

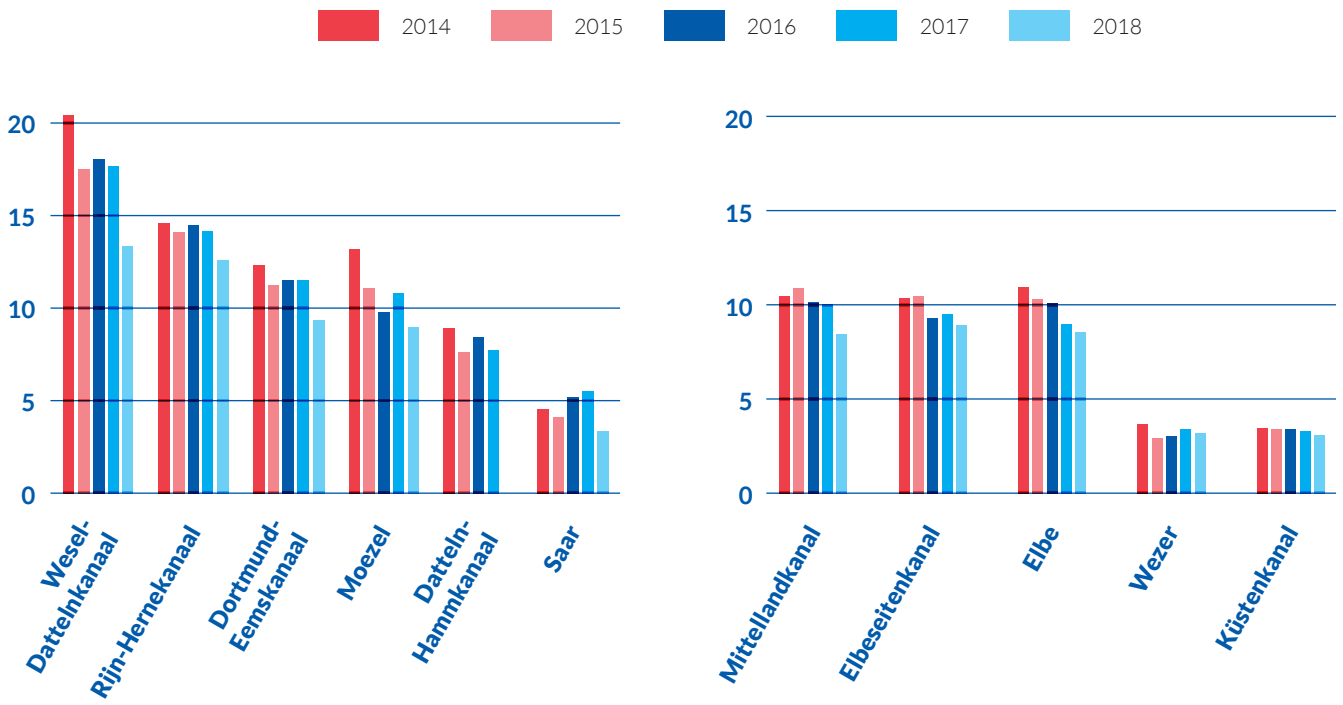
Een netwerk van vier grote kanalen (het West-Duitse kanalennetwerk) wordt met name gebruikt als transportroute voor de distributie van eindproducten afkomstig van raffinaderijen en chemische fabrieken. Daarnaast worden kolencentrales via dit netwerk met grondstoffen voorzien. Eén van deze kanalen is het Rijn-Hernekanaal waarover jaarlijks vijf miljoen ton aardolieproducten wordt vervoerd. Het Dortmund-Eemskanaal is goed voor meer dan twee miljoen. In de afgelopen jaren kon voor dit segment op deze beide vaarwegen een stijging worden waargenomen. Op het Wezel-Dattelnkanaal wordt jaarlijks ongeveer drie miljoen ton aardolieproducten getransporteerd en op het Datteln-Hammkanaal meer dan één miljoen ton. In het westen liggen de Moezel en de Saar, twee zijrivieren van de Rijn. Op deze rivieren vormen ijzererts en kolen het grootste aandeel in het vrachtvervoer, dankzij de staalindustrie in het Saargebied.

In Duitsland zijn de noordelijke vaarwegen (Elbe, Elbe-Seitenkanaal, Mittellandkanaal, Wezer) de op twee na belangrijkste waterwegen als het gaat om vervoerde hoeveelheden vracht. Deze vaarwegen liggen in het achterland van de grootste Duitse zeehaven (Hamburg). Het segment aardolieproducten is het grootste segment voor vervoer over de Elbe en het Elbe-Seitenkanaal, en over het Mittellandkanaal is dat het segment landbouwproducten.

Het zuidelijk deel van Duitsland telt vier vaarwegen: de twee zijrivieren van de Rijn, de Main en de Neckar, alsook het Main-Donaukanaal en de Donau. Op de Main en de Neckar is het grootste goederensegment zand, stenen en bouwmaterialen. Deze goederen worden voornamelijk richting de Rijn vervoerd. Op het Main-Donaukanaal en de Donau nemen de segmenten agribulk, levensmiddelen en voedingsproducten het leeuwendeel van het vrachtvervoer voor hun rekening.

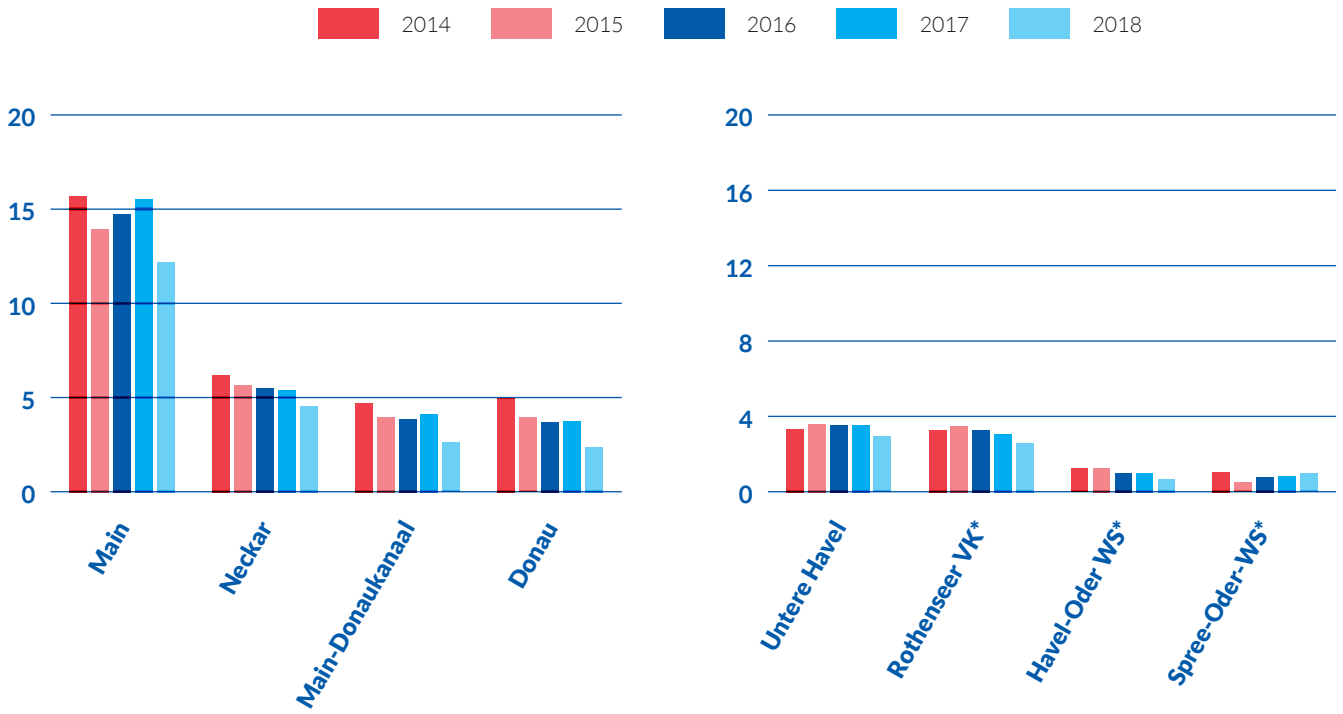
Op de binnenwateren in het oostelijk deel van Duitsland neemt het segment zand, stenen en bouwmaterialen niet alleen een belangrijke plaats in (op de benedenloop van de Havel bij Berlijn en op de Spree-Oder-Wasserstraße), maar is er zelfs sprake een stijgende lijn.

DUITSLAND – VAARWEGEN IN HET WESTEN EN HET NOORDEN VAN HET LAND (MILJOEN T)



Bron: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

DUITSLAND – VAARWEGEN IN HET ZUIDEN EN HET OOSTEN VAN HET LAND (MILJOEN T)

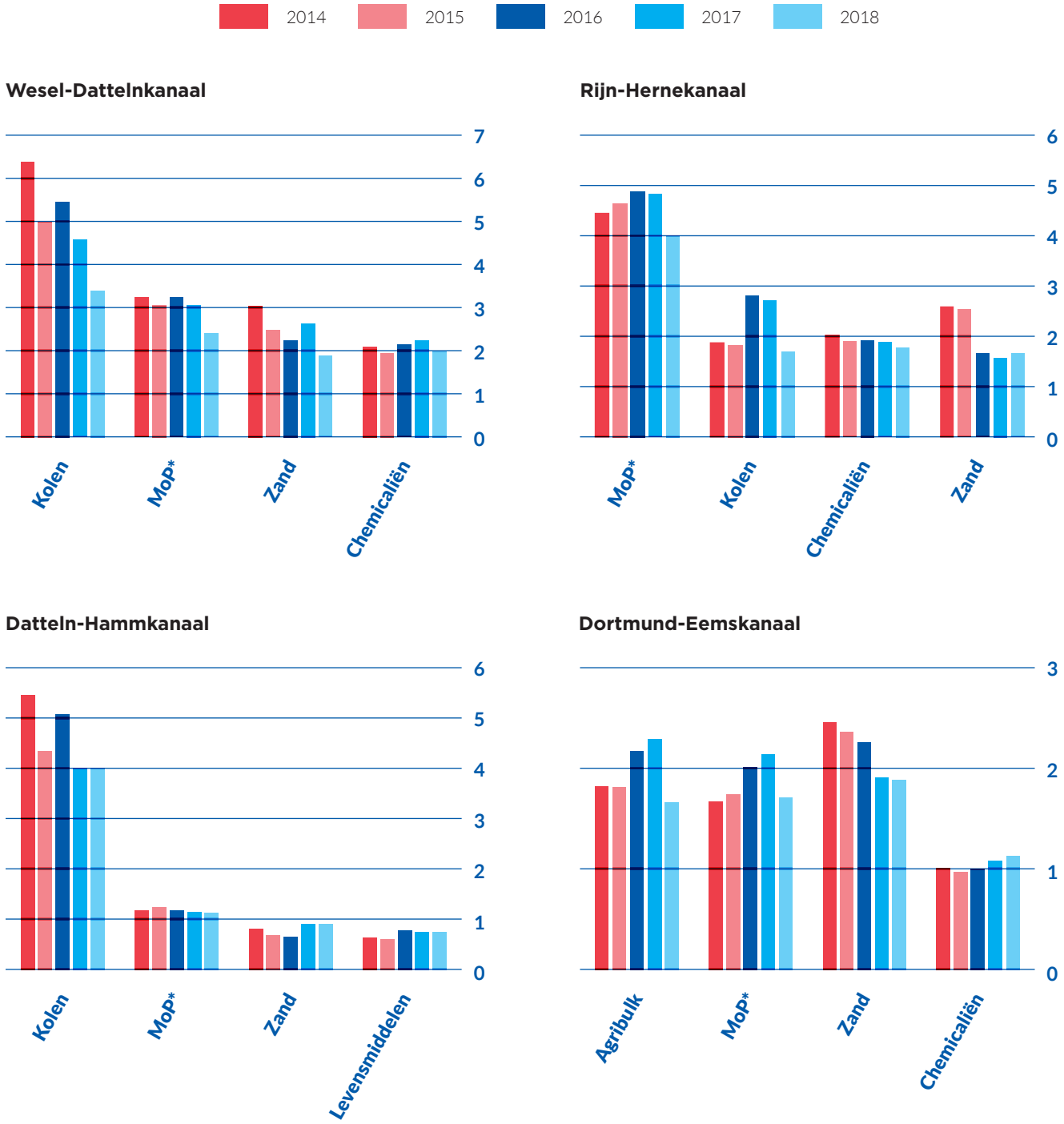


Bron: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
** VK = Verbindungskanal (verbindingskanaal), WS = Wasserstraße (vaarweg).*

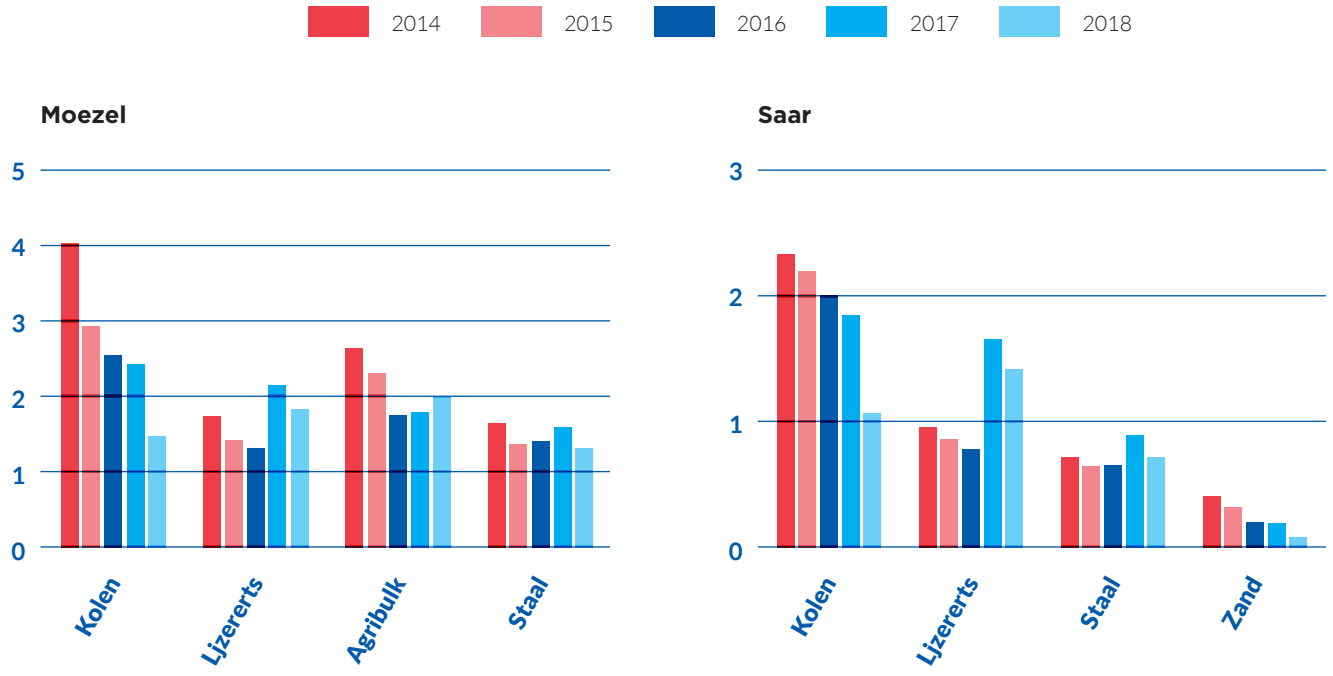
Binnenvaart in Duitsland per vaarweg en goederensegment

Om een overzicht te krijgen van de belangrijkste productcategorieën per vaarweg worden in de onderstaande afbeeldingen uitsluitend de vier grootste segmenten voor elke vaarweg weergegeven.

DUITSLAND – HET WESTEN (MILJOEN T)

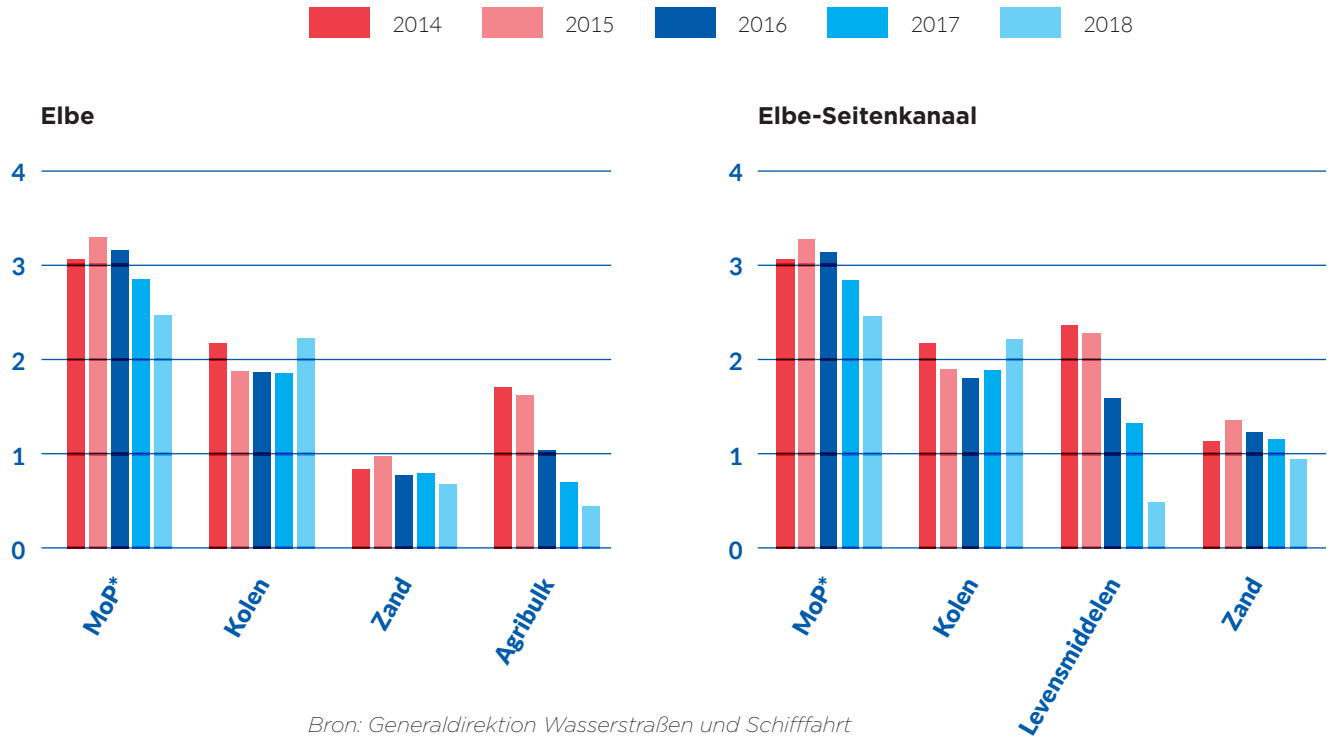


Bron: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
** MoP: mineral oil products (aardolieproducten)*

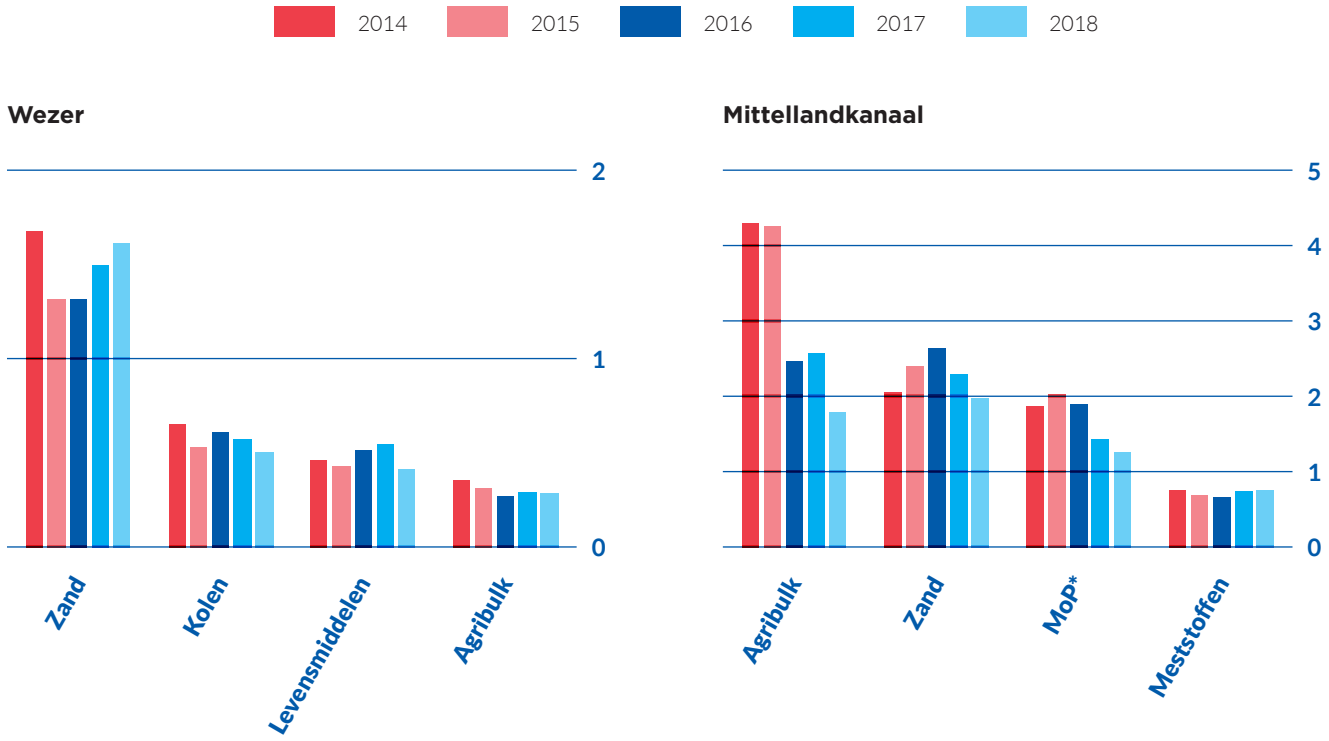


Bron: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

DUITSLAND – HET NOORDEN (MILJOEN T)



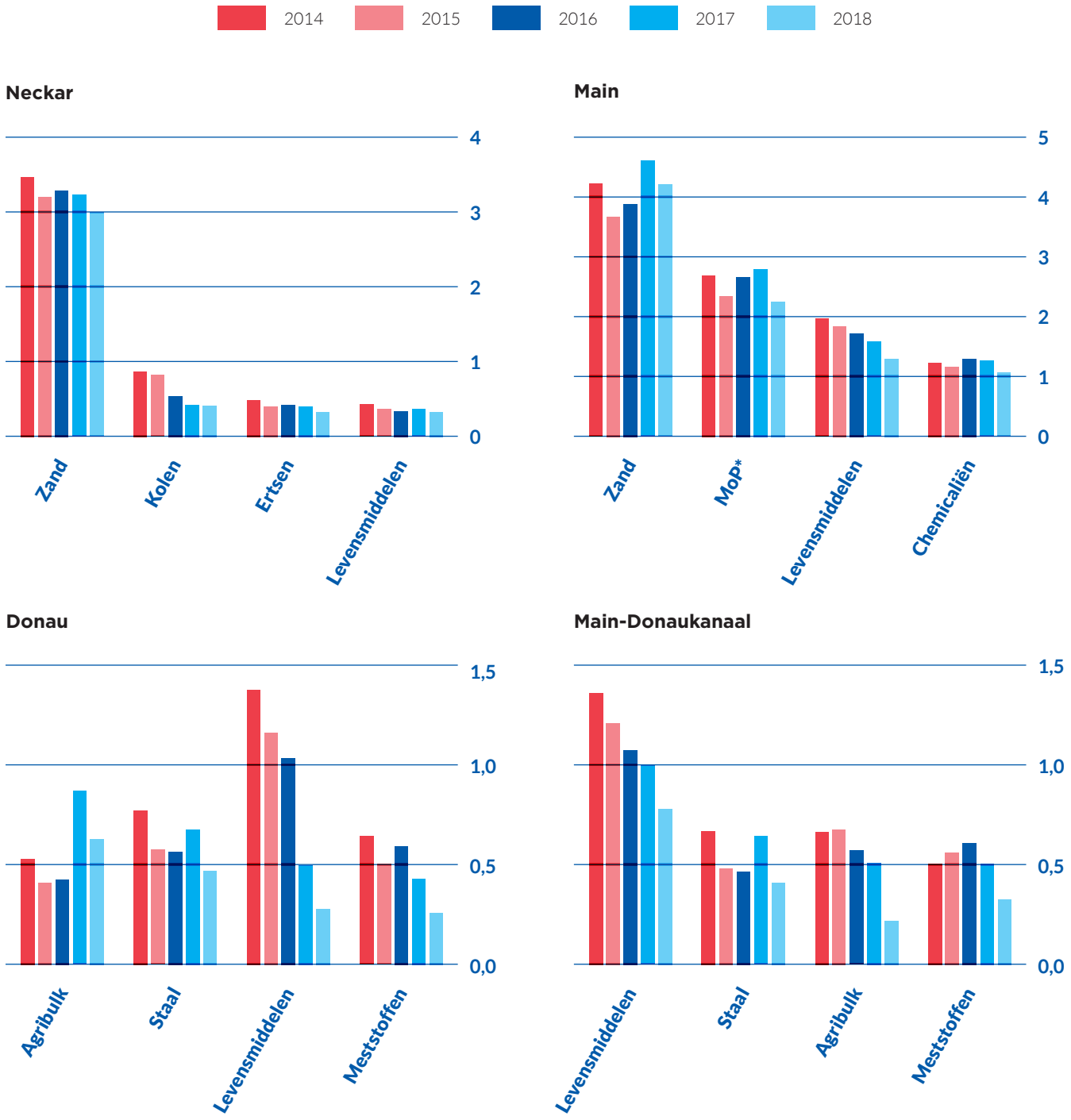
Bron: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
** MoP: mineral oil products (aardolieproducten)*



Bron: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
** MoP: mineral oil products (aardolieproducten)*

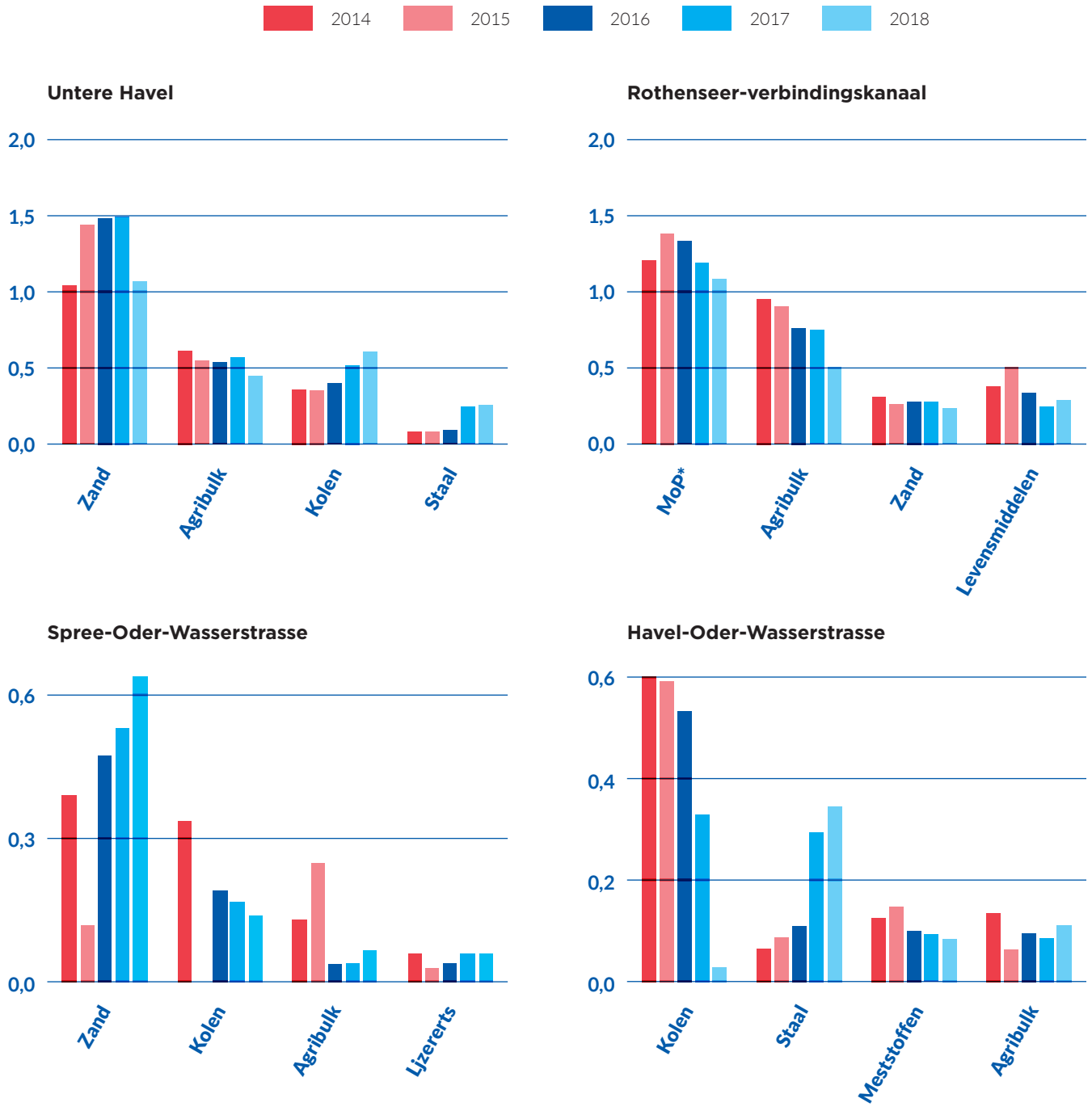
Denemarken
Kiel
Brunsbüttel
Rostock
Lübeck
Hamburg
Bremerhaven
Ems
Nederland
Küstenkanaal
Bremen
Elbe-Seitenkanaal
Elbe
Untere Havel
Havel - Oder - WS
Polen
Oder
Dortmund-Eemskanaal
Wezer
Mittellandkanaal
Hannover
Berlijn
Spree - Oder - WS
Odra (Oder)
Wesel-Dattelnkanaal
Osnabrück
Braunschweig
Rothenseer VK
Maagdenburg
Münster
Datteln-Hammkanaal
Hamm
Dortmund
Duisburg
Rijn-Hernekanaal
Düsseldorf
Keulen
Dresden
Bonn
Rijn
Labe (Elbe)
België
Koblenz
Frankfurt (Main)
Main
Moezel
Mainz
Luxemburg
Trier
Würzburg
Tsjechische Republiek
Mannheim
Saar
Saarbrücken
Neckar
Nürnberg
Main-Donaukanaal
Heilbronn
Karlsruhe
Regensburg
Stuttgart
Donau
Straatsburg
Kehl
Passau
Neckar
Linz
Frankrijk
Rijn
München
Oostenrijk
Freiburg
Mulhouse
Bazel
Zwitserland
Rijn

DUITSLAND – HET ZUIDEN (MILJOEN T)



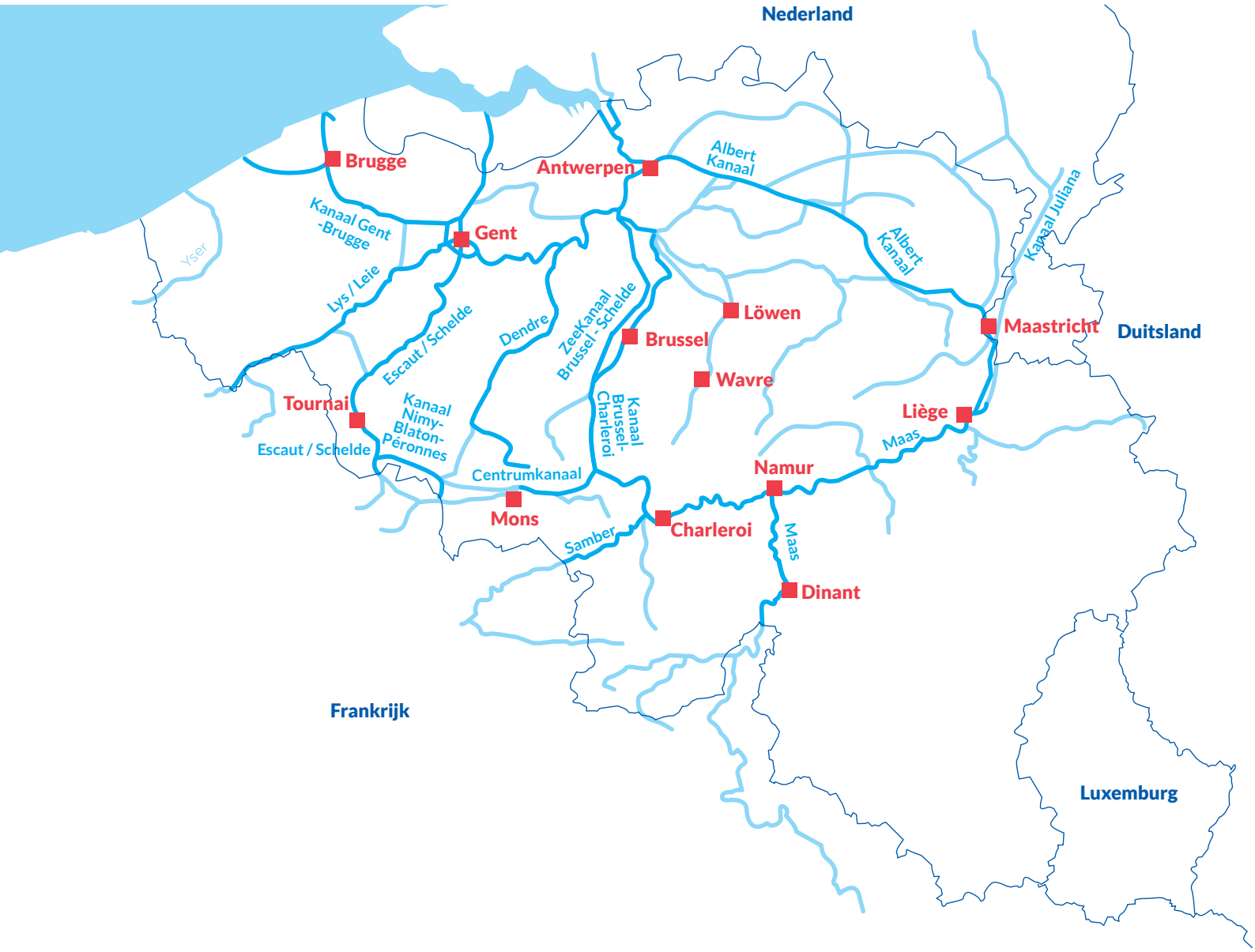
Bron: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
** MoP: mineral oil products (aardolieproducten)*

DUITSLAND – HET OOSTEN (MILJOEN T)



Bron: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
** MoP: mineral oil products (aardolieproducten)*

Binnenwateren van België

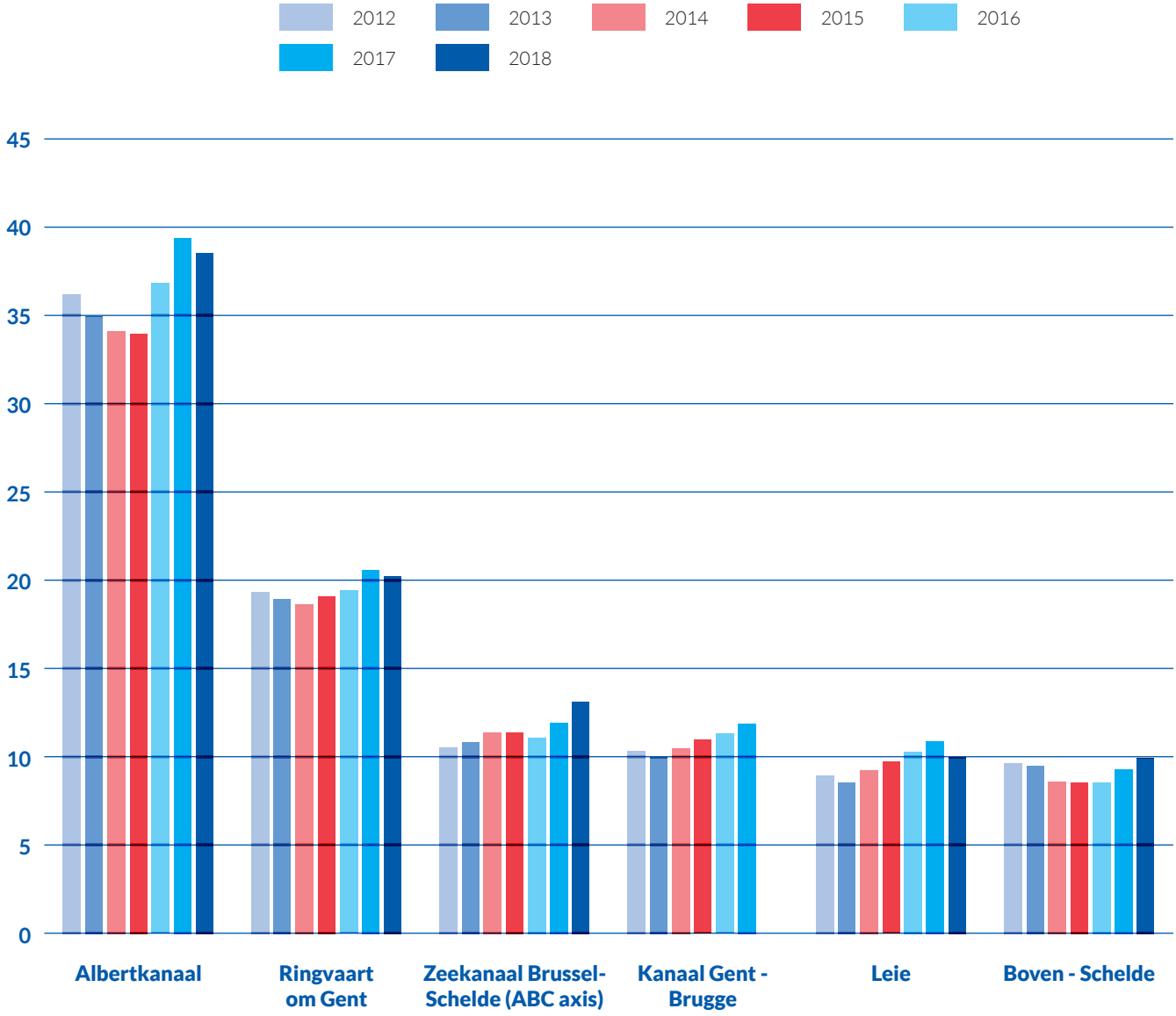


In dit jaarverslag worden de Belgische binnenwateren behandeld die qua vrachtvervoer een vervoersvolume hebben van ten minste één miljoen ton. Deze vaarwegen kunnen in twee grote regio's worden opgedeeld: Vlaanderen en Wallonië.

Een wezenlijk kenmerk van het binnenvaartvervoer in België is het hoge aandeel van het segment zand, stenen en bouwmaterialen in de totale hoeveelheid vervoerde goederen. Via de Maas (in het Frans: Meuse) wordt bijvoorbeeld jaarlijks meer dan zes miljoen ton van deze grondstoffen vervoerd. Op de Boven-Schelde, die van zuid naar noord loopt, bedraagt de hoeveelheid per jaar vervoerde zand, stenen en bouwmaterialen ongeveer drie miljoen ton.

Met bijna 40 miljoen ton goederen dat elk jaar vervoerd wordt, is het Albertkanaal de belangrijkste waterweg in het noorden van België (Vlaanderen). Het Zeekanaal Brussel-Schelde speelt ook een belangrijke rol, aangezien dit kanaal het noordelijk deel van de noord-zuid-as vormt, ook bekend als het ABC-kanaal dat Antwerpen met Brussel en Charleroi verbindt. Het zuidelijk deel van deze verbindingsschakel is het kanaal Charleroi-Brussel. De gegevens voor dit kanaal worden bij Wallonië geteld.

VLAANDEREN – TOTAAL VRACHTVERVOER OVER DE BINNENWATEREN PER RIVIER EN KANAAL (MILJOEN T)

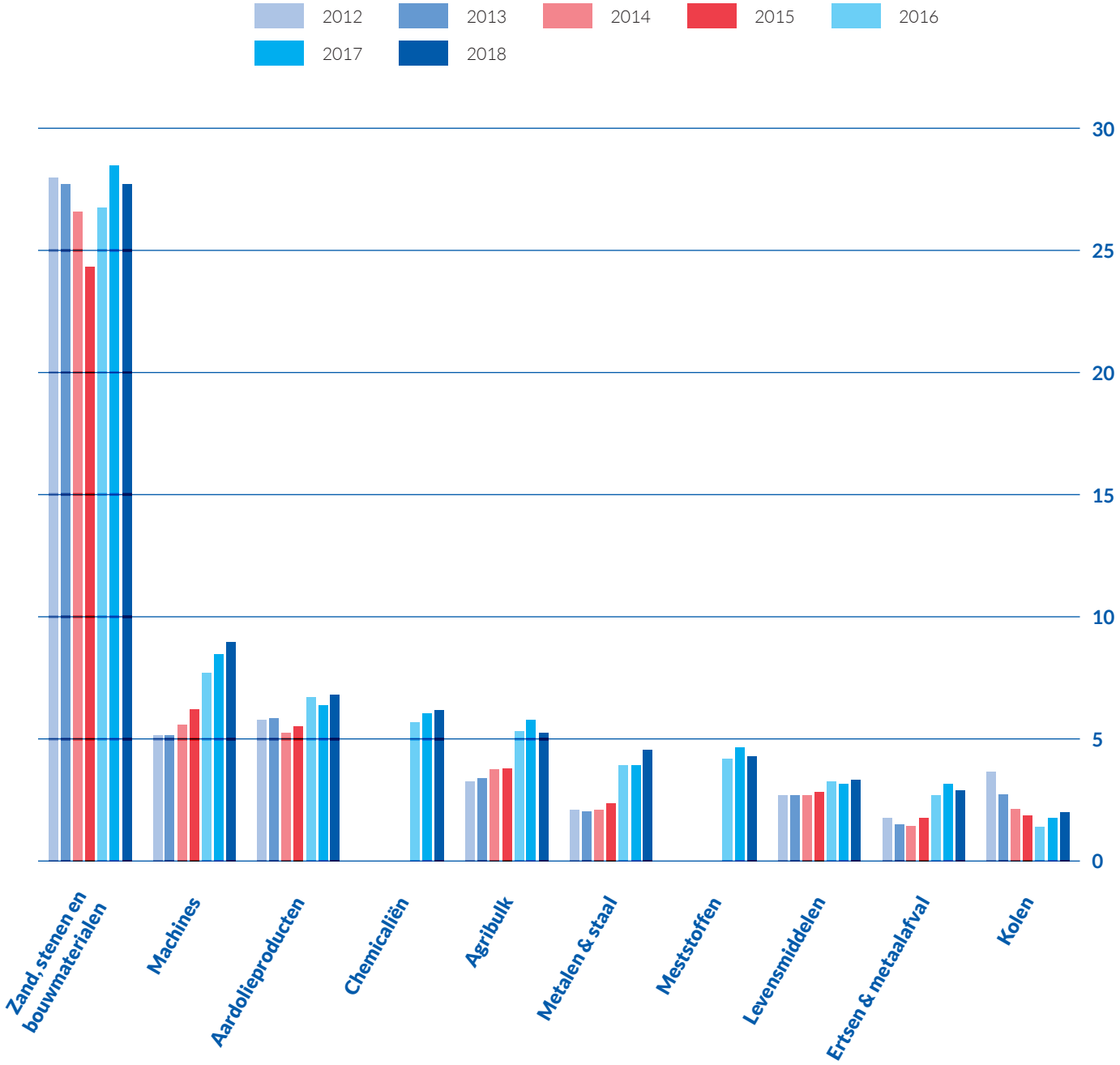


Bron: De Vlaamse Waterweg

In de volgende grafiek is duidelijk te zien dat het segment zand, stenen en bouwmaterialen verreweg het grootste goederensegment in Vlaanderen is. Voor de meeste segmenten kon in de jaren 2016-2018 een positieve trend worden waargenomen, waarbij de productgroep “alle overige producten” de grootste stijging liet zien.

Voor de vaarwegen in Vlaanderen zijn er alleen statistieken beschikbaar over het vervoer per type goederen die betrekking hebben op het gehele Vlaamse netwerk van binnenwateren. Daarentegen zijn voor Wallonië wel statistische gegevens voor elke afzonderlijke vaarweg beschikbaar.

VLAANDEREN – VRACHTVERVOER OVER DE BINNENWATEREN PER GOEDERENSEGMENT*

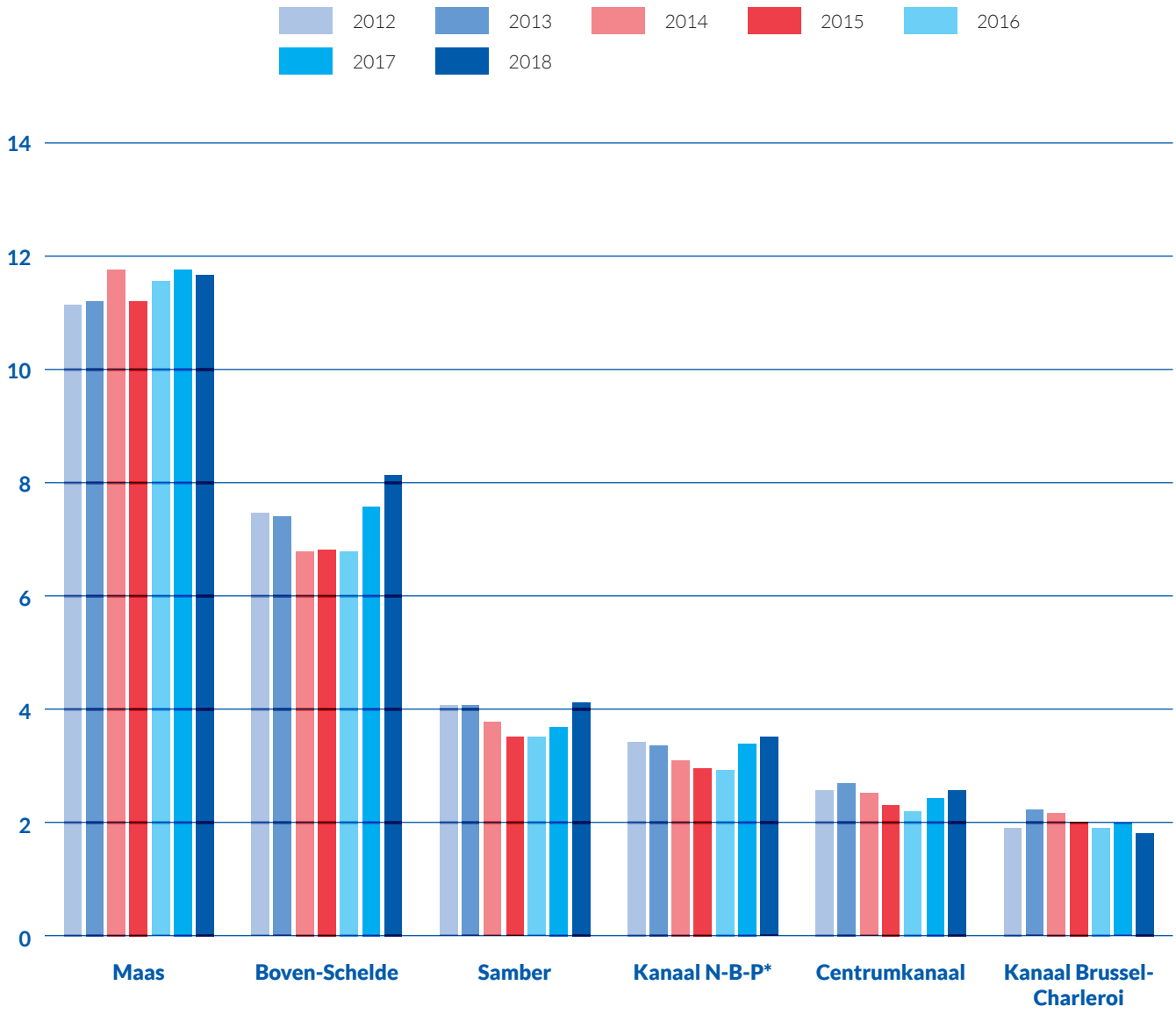


Bron: De Vlaamse Waterweg

** Voor de gegevens over chemicaliën en meststoffen wordt een andere definitie gehanteerd dan vóór 2016*

In Wallonië bedroeg de hoeveelheid goederen die in 2018 door de binnenvaart over de Maas vervoerd werden bijna 12 miljoen ton. Over het Waalse gedeelte van de Boven-Schelde (in het Frans: Haut Escaut) werden iets minder goederen vervoerd (8,1 miljoen ton) dan over het gedeelte dat zich in Vlaanderen bevindt (waar deze rivier de naam Boven-Schelde draagt en goed is voor 10 miljoen ton vervoer). Over het algemeen vertonen beide delen van deze rivier echter een vergelijkbare ontwikkeling.

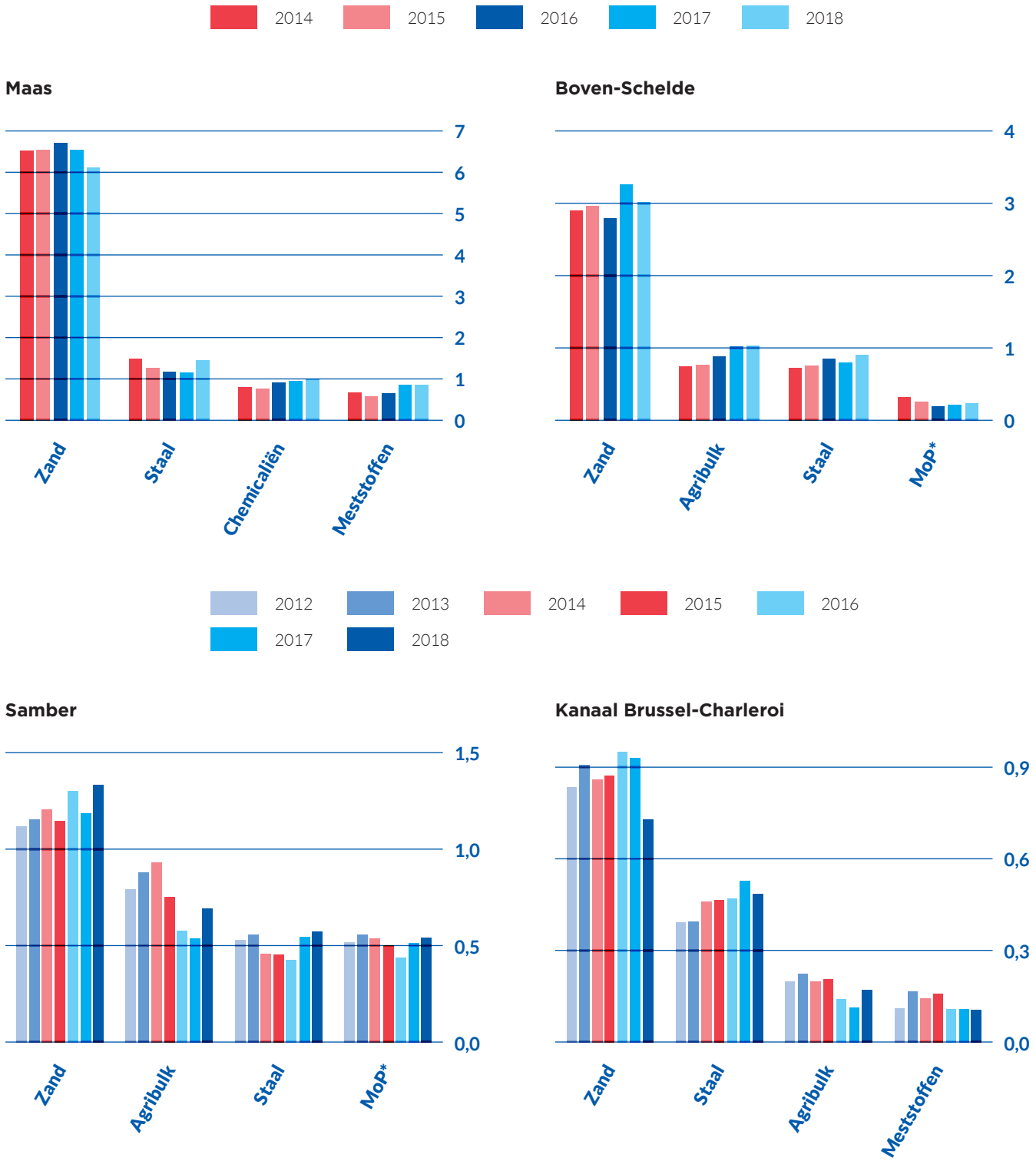
WALLONIË – VRACHTVERVOER PER RIVIER EN KANAAL (MILJOEN T)*



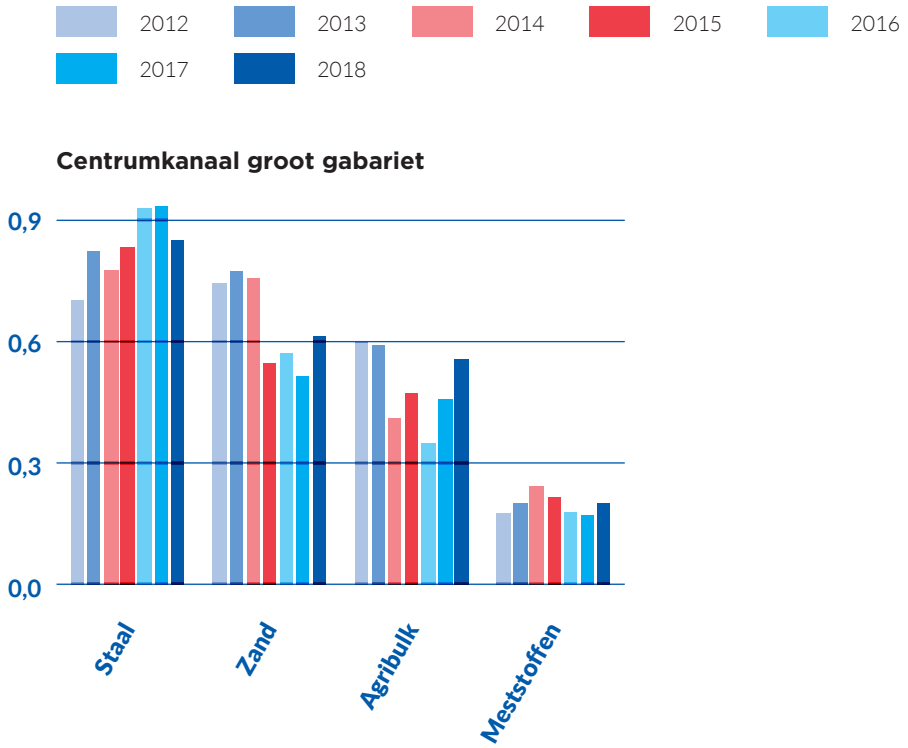
Bron: Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques
** Kanaal N-B-P = het kanaal Nimy-Blaton-Peronnes*

In de volgende grafieken worden voor elke vaarweg alleen de vier grootste goederensegmenten weergegeven.

BINNENWATEREN IN ZUID-BELGIË (WALLONIË) PER GOEDERENSEGMENT (MILJOEN T)

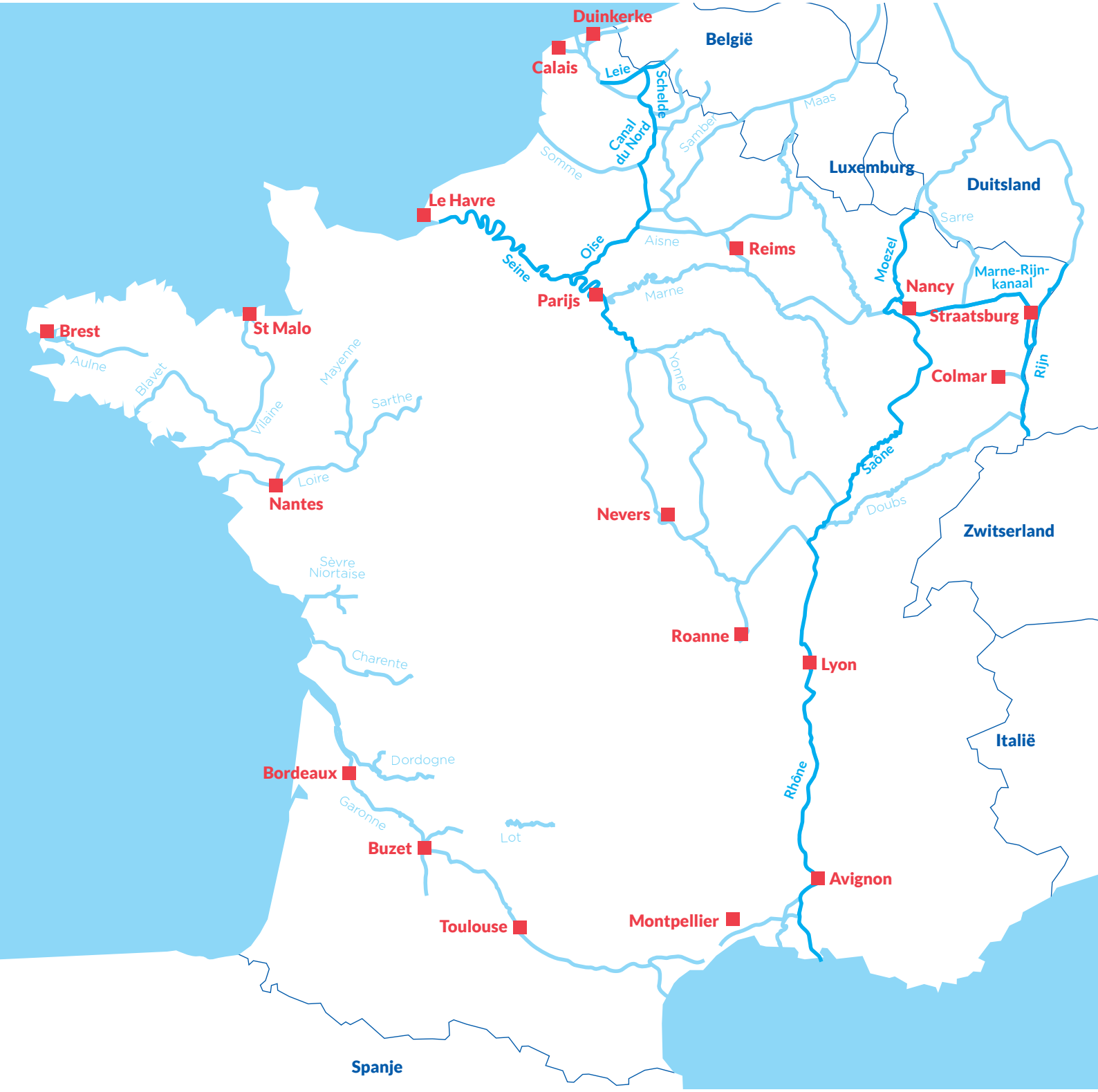


Bron: Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques
**MoP = Mineral oil Products (aardolieproducten)*



Bron: Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques

Binnenwateren in Frankrijk



Het Franse netwerk van binnenwateren omvat vier grote regio's: het stroomgebied Nord-Pas-de-Calais, het Seinestroomgebied, het stroomgebied in het oosten (de Moezel & het kanalennetwerk van het oostelijk bekken), het Rijnstroomgebied en het Rhône-Saônebekken. De cijfers voor de Rijn worden in een ander gedeelte in detail geanalyseerd.

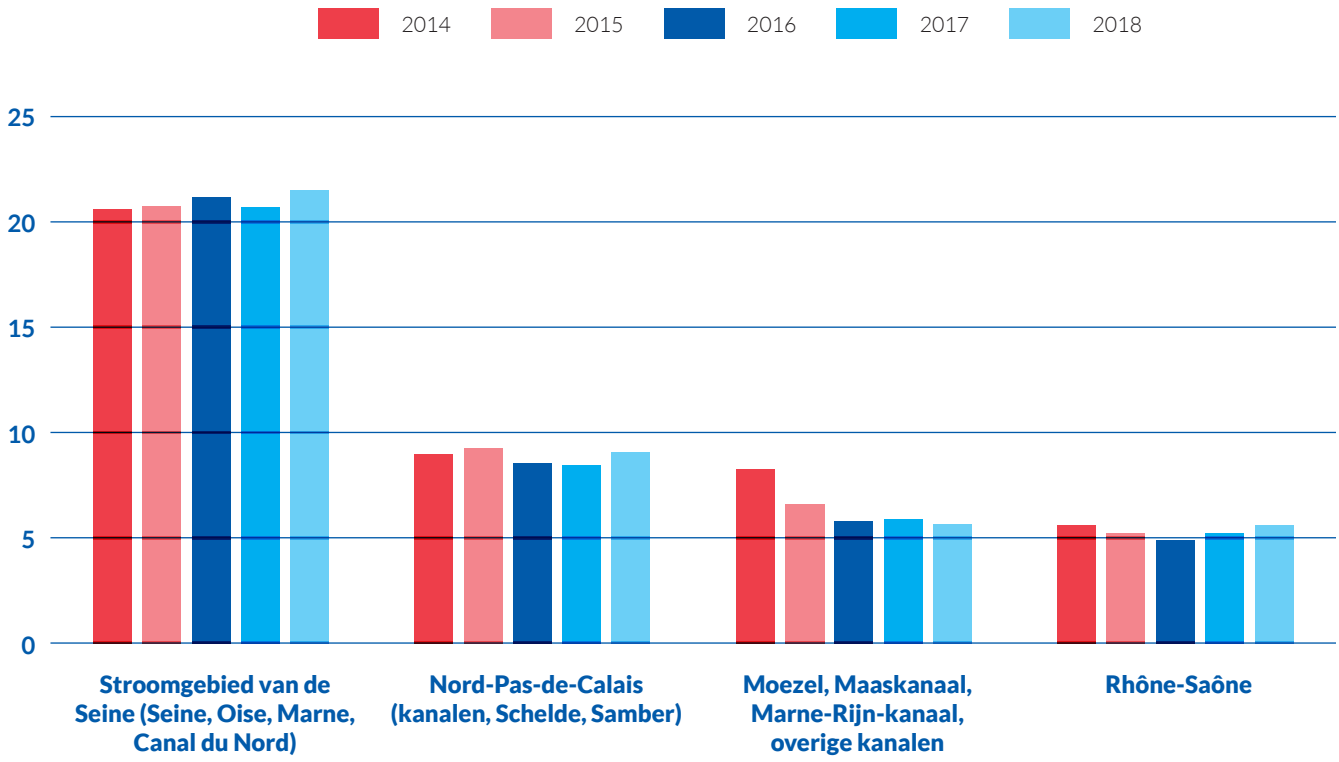
Met ongeveer 20 miljoen ton vervoer per jaar, is het stroomgebied van de Seine het belangrijkste rivierbekken als het gaat om vrachtvervoer. De belangrijkste vaarwegen zijn de Seine, de Oise, de Marne en de kanalen, zoals het Canal du Nord dat zal worden uitgebouwd in het kader van het project voor het Seine-Nord-Europe-kanaal. Zand, stenen en bouwmaterialen zijn in dit stroomgebied het grootste productsegment. Uit de gegevens blijkt dat dit goederensegment sinds 2015 een opwaartse trend vertoont.

Ook het stroomgebied Nord-Pas-de-Calais telt veel kanalen. Vooral de kanalen die de zeehavens van Calais en Duinkerken met het achterland verbinden, zijn van groot belang. Gegevens over de gekanaliseerde Schelde en Samber, die richting België stromen, zijn zowel in het gedeelte over Frankrijk als in het gedeelte over België (Wallonië) opgenomen.

Het stroomgebied in het oosten omvat het Franse deel van de Moezel alsook enkele kleine kanalen (het oostelijk deel van het Freycinet-netwerk): het Maaskanaal, Marne-Rijnkanaal, kanaal van Champagne en Bourgogne en het kanaal van de Vogezen. Aan de Franse kant van de Moezel zijn het de landbouwproducten die alle andere goederensegmenten qua hoeveelheden ver achter zich laten. Deze producten worden voornamelijk stroomafwaarts naar de Rijn vervoerd.

De Rhône en de Saône vormen samen het Rhône-Saônebekken dat ook het kanaal omvat dat de Rhône met de Rijn verbindt. Dit kanaal wordt echter overwegend voor toeristische doeleinden gebruikt en niet voor het vervoer van goederen.

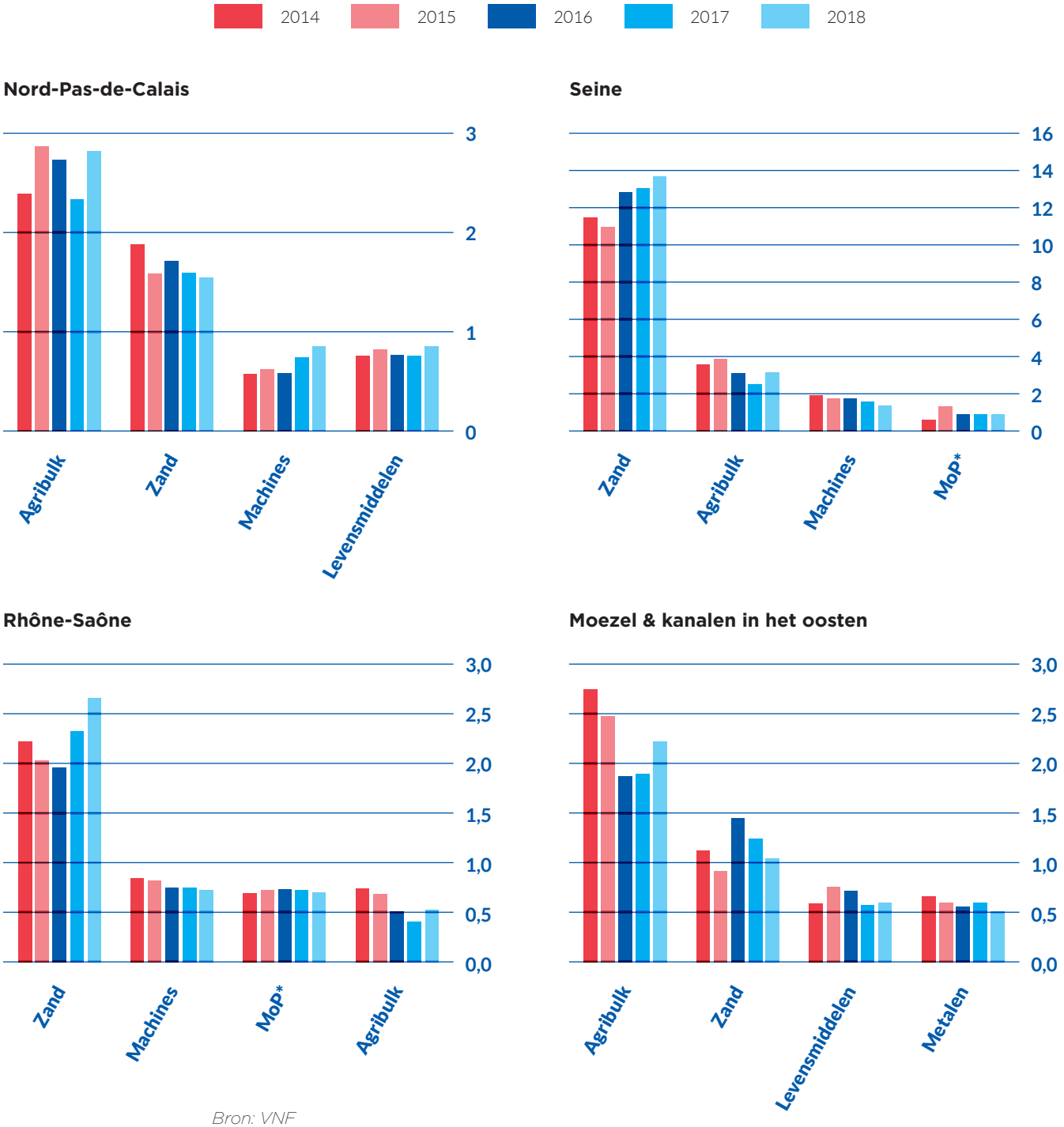
HOEVEELHEID OVER DE BINNENWATEREN VERVOERDE GOEDEREN IN FRANKRIJK
(IN MILJOEN T)



Bron: VNF

In de volgende grafieken worden voor elk Frans stroomgebied de vier grootste goederensegment weergegeven.

In 2018 was bij het segment landbouwproducten in de vier grote Franse stroomgebieden een stijging waarneembaar. Het vervoer van landbouwproducten werd namelijk positief beïnvloed door een goede oogst die beduidend hoger uitviel dan in 2017. In het stroomgebied van de Seine en de Rhône-Saône is het vervoer van zand, stenen, grind en bouwmaterialen gestegen, terwijl in het stroomgebied Nord-Pas-de-Calais het transport van deze producten in feite gelijk bleef. Daarentegen liep het vervoer van dit segment in het noordoostelijk stroomgebied (de Moezel & kanalen in het oosten) enigszins terug.



Bron: VNF
**MoP: mineral oil products (aardolieproducten)*

BINNENVAARTVERVOER PER TYPE GOEDEREN OP DE DONAU

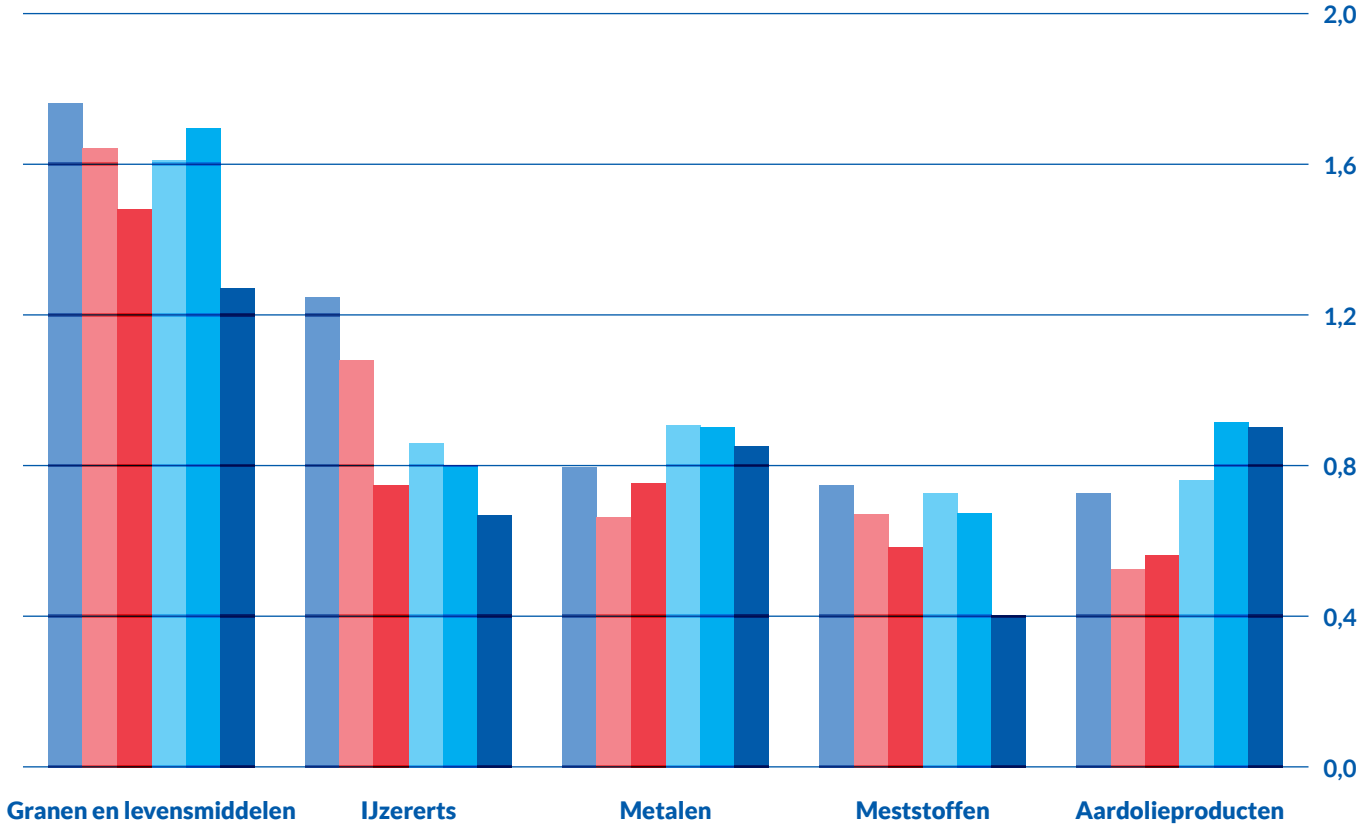
Ongeveer 75% van de totale vervoersprestatie op de Donau vindt plaats op de benedenloop van de Donau en slechts een kwart op de midden- en bovenloop van de Donau. De binnenvaartschepen op de beneden-Donau waren beter bestand tegen de lage waterstanden in deze regio en konden in 2018 grotere hoeveelheden goederen vervoeren. Op de Boven- en Midden-Donau had het vrachtvervoer in 2018 echter zeer te lijden onder het aanhoudende laagwater.

De industrietakken die relevant zijn voor de binnenvaartmarkt van de Donau (staalnijverheid, petrochemische industrie, landbouwsector) hebben met succes de verschillende kansen aangegrepen die in 2018 door de positieve economische situatie in de Donaulanden (zie hoofdstuk 1) ontstonden. De industriële productie nam toe in 2018, wat weer een positieve weerslag had op de vraag naar vervoer in de eerste helft van 2018.[7] Met name door de beperkingen als gevolg van slechte weersomstandigheden kon deze positieve economische ontwikkeling in de tweede helft van het jaar niet worden voortgezet en dus ook niet worden vertaald in een hoger jaarresultaat op de Donau.

Hieronder volgt een overzicht van het vrachtvervoer op de bovenloop van de Donau, gebaseerd op gegevens die zijn verzameld bij de sluis van Gabčíkovo. Bij deze grenspost bedroeg het totale vervoersvolume in 2018 4,5 miljoen ton (-18,4% ten opzichte van 2017). 58% van de hoeveelheden goederen werd met duwstellen vervoerd en 42% door motorvrachtschepen. Ongeveer 66% van het totale goederenvervoer dat Gabčíkovo passeerde, was doorvoer stroomopwaarts en had met name Oostenrijk als eindbestemming.

[7] Belangrijkste bron van informatie over de binnenvaart op de Donau in dit deel van het hoofdstuk: Marktobservatierapport van de Donaucommissie, april 2019. Wat de landbouwsector betreft, blijkt uit de Eurostat-gegevens dat in 2018 in de Donaulanden betere oogstresultaten konden worden geboekt.

OVER DE BOVEN-DONAU VERVOERDE GOEDEREN BIJ GABČÍKOVO PER GOEDERENSOORT (IN MILJOEN TON)*



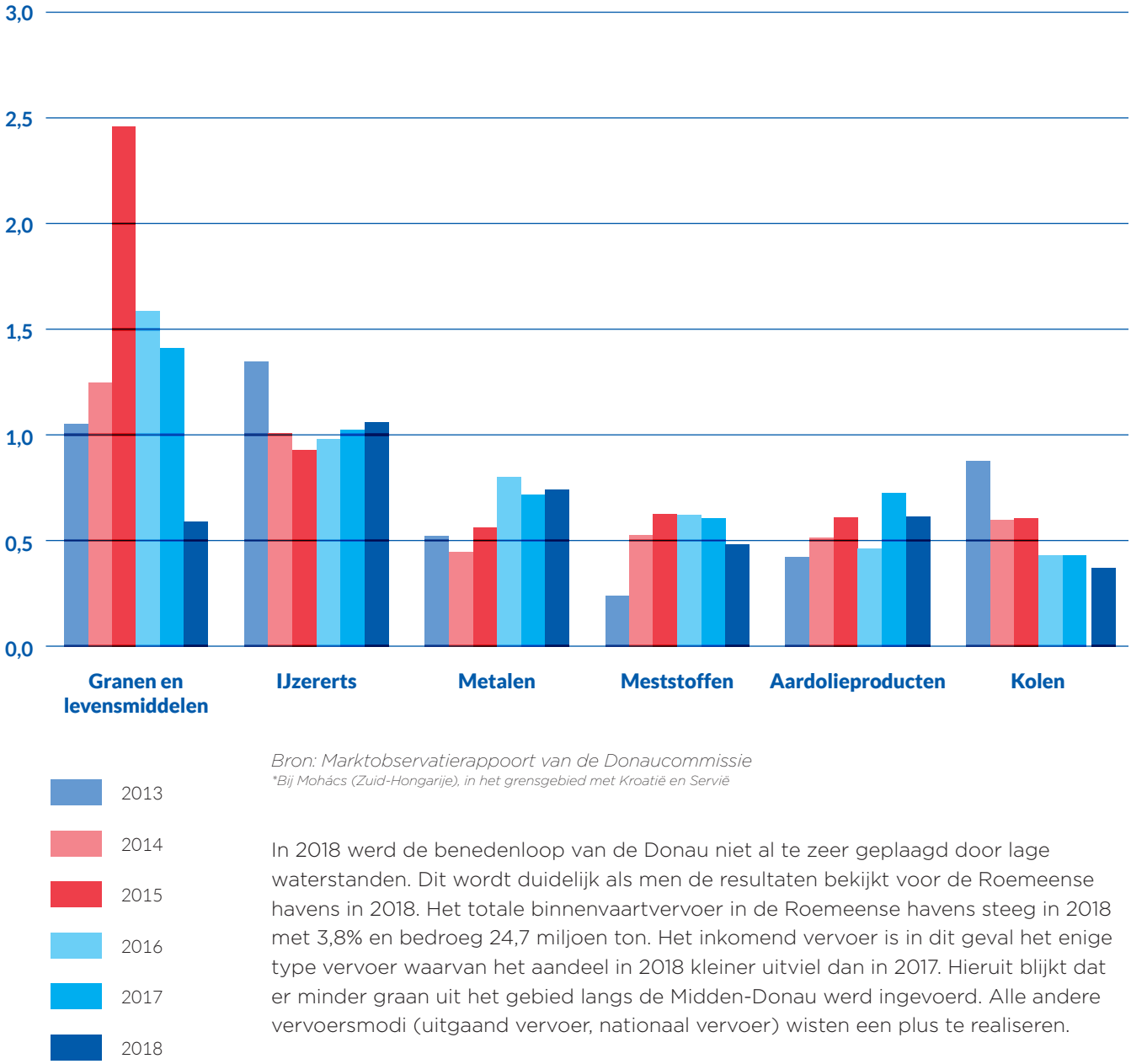
2013
2014
2015
2016
2017
2018

Bron: Marktobservatierapport van de Donaucommissie
**Bij Gabčíkovo (de grens tussen Slowakije en Hongarije)*

De onderstaande gegevens over het vrachtvervoer over de Midden-Donau hebben betrekking op de vervoerde hoeveelheden goederen die zijn geregistreerd bij de sluis van Mohács in Zuiden-Hongarije, in de buurt van de grens tussen Hongarije, Kroatië en Servië. Het totale vrachtvervoer bedroeg in 2018 4,5 miljoen ton, wat neerkomt op een daling van circa 20% in vergelijking met 2017. 79% van deze goederen werd met duwstellen vervoerd en 21% door motorvrachtschepen. Het transitoverkeer stroomopwaarts was goed voor 57,4% van de totale hoeveelheid vervoerde goederen.

De segmenten landbouwproducten en levensmiddelen (met name het vervoer van granen en voedingsmiddelen) hebben het op de Midden-Donau zwaar te verduren gehad. Deze lagere cijfers kunnen echter niet worden toegeschreven aan de slechte oogstresultaten, maar eerder aan de economische omstandigheden: de landen aan de middenloop van de Donau (Kroatië, Hongarije en Servië) hebben hun marktaandeel voor exportgraan verloren aan landen aan de Zwarte zee (Turkije en Oekraïne). Hierdoor liep het vervoer van granen over de Midden-Donau naar de zeehaven van Constanța sterk terug. Vanuit Constanța wordt dit graan vooral naar de landen in Noord-Afrika en het Nabije Oosten geëxporteerd.

OVER DE MIDDEN-DONAU VERVOERDE GOEDEREN BIJ MOHÁCS PER GOEDERENSOORT
(IN MILJOEN TON)*



Bron: Marktobservatierapport van de Donaucommissie
**Bij Mohács (Zuid-Hongarije), in het grensgebied met Kroatië en Servië*

In 2018 werd de benedenloop van de Donau niet al te zeer geplaagd door lage waterstanden. Dit wordt duidelijk als men de resultaten bekijkt voor de Roemeense havens in 2018. Het totale binnenvaartvervoer in de Roemeense havens steeg in 2018 met 3,8% en bedroeg 24,7 miljoen ton. Het inkomend vervoer is in dit geval het enige type vervoer waarvan het aandeel in 2018 kleiner uitviel dan in 2017. Hieruit blijkt dat er minder graan uit het gebied langs de Midden-Donau werd ingevoerd. Alle andere vervoersmodi (uitgaand vervoer, nationaal vervoer) wisten een plus te realiseren.

Het vervoer van ijzererts was in 2018 goed voor 44% van het totale vrachtvervoer in de Roemeense havens. Het leeuwendeel daarvan (88%) valt onder nationaal vervoer en hangt nauw samen met de Roemeense staalnijverheid die zich in het gebied rond Galati aan de riviermonding van de Donau bevindt. Zeeschepen kunnen dit gebied via de Donaudelta bereiken. Landbouwproducten en metalen staan op de tweede en derde plaats met een aandeel van respectievelijk 32% en 4%. De segmenten olieproducten en kolen nemen het resterende deel van het vervoer voor hun rekening.

Ook nam het aantal goederen dat over het Donau-Zwarte Zeekanaal werd vervoerd toe. Dit kanaal loopt van Cernavodă, aan de Donau, naar Constanța (zuidelijke arm), en naar Năvodari (noordelijke arm), aan de Zwarte Zee.[8]

[8] De belangrijkste vertakking van het kanaal is tussen 1976 en 1984 gebouwd. Dit kanaal heeft een lengte van 64,4 km en verbindt de haven van Cernavodă met de haven van Constanța.

VRACHTVERVOER OVER HET DONAU-ZWARTE ZEEKANAAL

Jaar	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Vrachtvervoer (miljoen t)	13,96	14,43	14,02	14,55	13,77	14,12

Bron: Marktobservatierappoort van de Donaucommissie

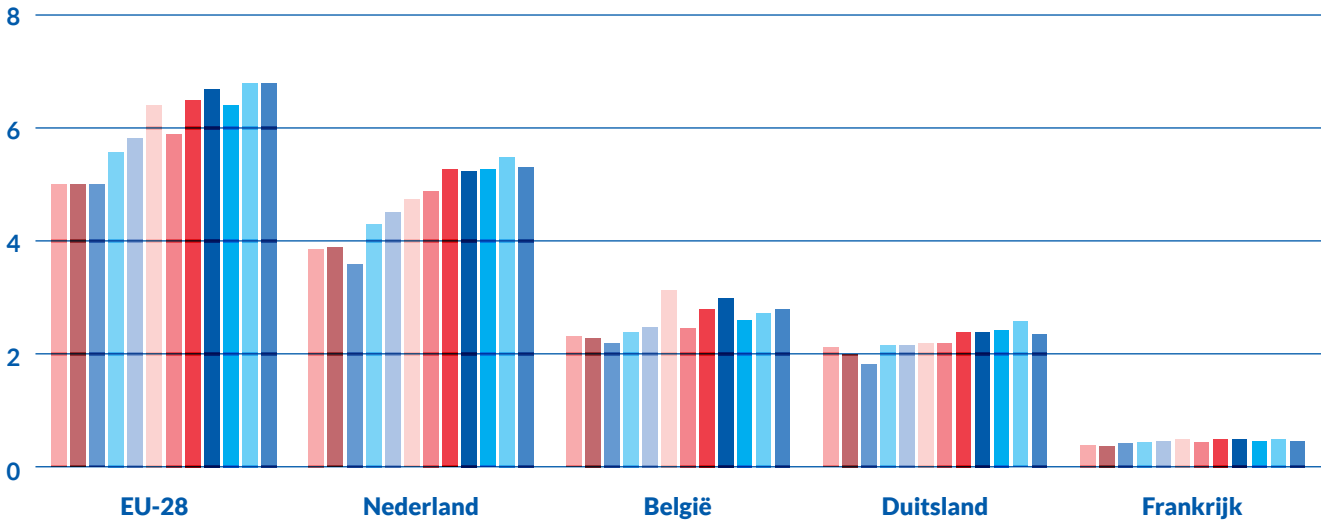
De Donaucommissie verwacht dat de economische vraag naar grondstoffen (ijzererts) in de Donaulanden in 2019 relatief stabiel zal blijven. Daarnaast wordt verwacht dat de weersomstandigheden gunstiger zullen zijn voor het segment landbouwproducten. De belangrijkste knelpunten die een belemmering kunnen vormen voor de binnenvaart over de Donau zijn niet de economische vooruitzichten (die voor de Donaulanden zeer gunstig zijn, zie hoofdstuk 1), maar de specifieke aspecten die met *gedeelten* van de infrastructuur van de Donau samenhangen. Dit betreft met name de boven- en middenloop van de Donau. De Beneden-Donau is daarentegen veel minder gevoelig voor veranderende wateromstandigheden.

CONTAINERVERVOER DOOR DE BINNENVAART IN EUROPA

Bijna 100% van de totale binnenvaartvervoersprestatie voor containers (tkm) in Europa vindt plaats in slechts vier landen: Nederland, België, Duitsland en Frankrijk.

In 2018 nam het containervervoer in de meeste Rijnoeverstaten af. Dit was voornamelijk te wijten aan de lage waterstanden op de Rijn in de tweede helft van 2018. De volgende percentages zijn gebaseerd op TEU: Duitsland leed het zwaarste verlies met -8%, omdat de traditionele Rijn in Duitsland sterker getroffen werd door lage waterstanden dan de Rijndelta in Nederland. In Nederland viel de daling zeer bescheiden uit (-3%). Ook in Frankrijk is het containervervoer afgenomen (-5%). De oorzaak hiervoor ligt geheel en al bij het Franse deel van de Rijn, aangezien het containervervoer in de andere Franse stroomgebieden gelijk bleef of zelfs toenam (zie onderstaande grafieken voor containervervoer per stroomgebied). België was het enige land langs de Rijn met een positief groeicijfer in 2018 (+3%), omdat het vervoer van containers in België slechts ten dele afhankelijk is van de Rijn. Ook andere Belgische handelsroutes spelen een grote rol (zie hierna onder containervervoer per stroomgebied).

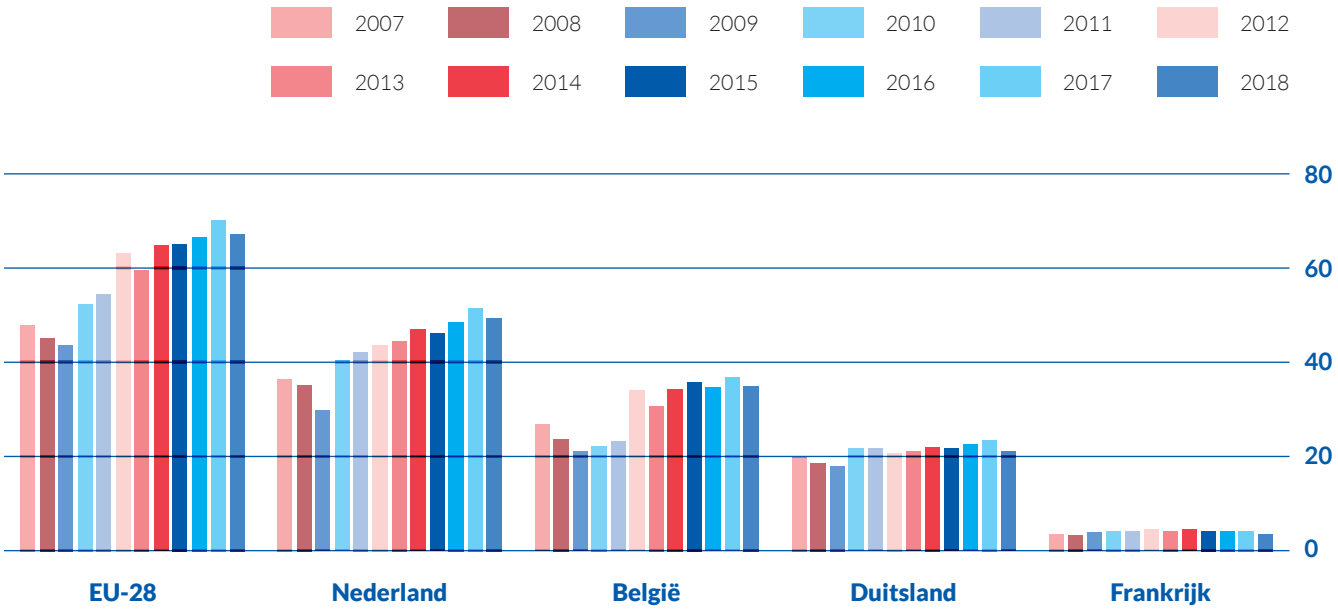
CONTAINERVERVOER OVER DE BINNENWATEREN IN EUROPA (IN MILJOEN TEU)*



Bron: Eurostat [iww_go_actygo]
**De cijfers voor de landen kunnen niet worden opgeteld. Dan zouden er namelijk containers dubbel worden geteld. (Bij de berekening van de totale waarde voor de EU-28 is rekening gehouden met het grensoverschrijdend vervoer van containers.)*

In Nederland werd in 2018 bijna 50 miljoen ton goederen in containers vervoerd. Dat is 4% minder dan in 2017. In Duitsland bedroeg het containervervoer 21,1 miljoen ton, wat neerkomt op een daling van 10%. In Frankrijk lag de hoeveelheid in containers vervoerde goederen bij 3,7 miljoen ton (-13%).

CONTAINERVERVOER OVER DE BINNENWATEREN IN EUROPA (IN MILJOEN TON)*

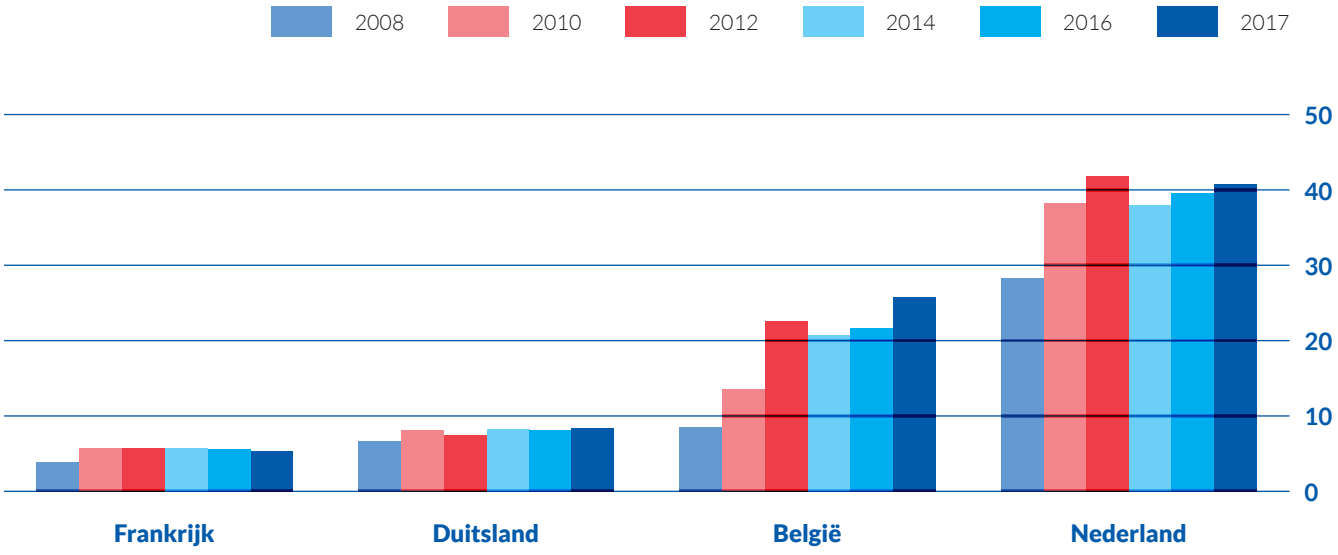


Bron: Eurostat [iww_go_actygo]
** De cijfers voor de landen kunnen niet worden opgeteld. Dan zouden er namelijk containers dubbel worden geteld. Bij de berekening van de totale waarde voor de EU-28 is rekening gehouden met het grensoverschrijdend vervoer van containers.*

Modal split voor het containervervoer over de binnenwateren

Er zijn tal van redenen waarom de binnenvaart in België en Nederland zo'n hoog aandeel heeft in de modal split: een dicht netwerk van intermodale terminals dat zich steeds verder uitbreidt waardoor steeds meer diensten kunnen worden aangeboden, een groot netwerk van rivieren en kanalen, alsook stedelijke agglomeraties die een sterk marktpotentieel hebben.

EVOLUTIE VAN HET AANDEEL IN DE MODAL SPLIT VOOR HET CONTAINERVERVOER DOOR DE BINNENVAART (IN %, OP BASIS VAN VERVOERSPRESTATIE)

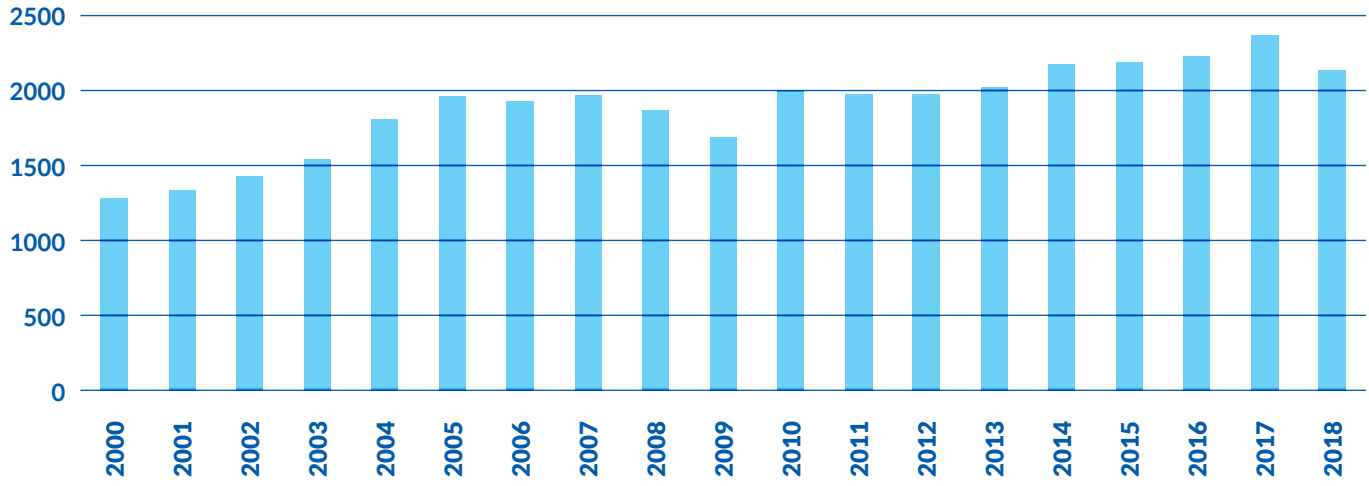


Bron: Eurostat [iww_go_actygo], [road_go_ta_tcrg], [rail_go_contwgt], analyse van de CCR

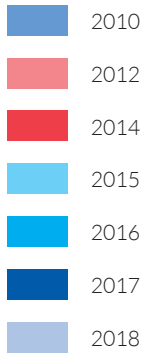
Containervervoer per stroomgebied

Het aantal TEU op de Rijn is in de afgelopen vijf jaar gestegen, maar in 2018 daalde dit aantal met 10% ten opzichte van 2017. De voornaamste reden hiervoor was de laagwaterperiode in de tweede helft van het jaar. Het resultaat in 2018 (2,13 miljoen TEU) lag echter nog altijd hoger dan in 2013.

CONTAINERVERVOER OVER DE TRADITIONELE RIJN (IN 1000 TEU) **IN DE PERIODE 2000-2018**



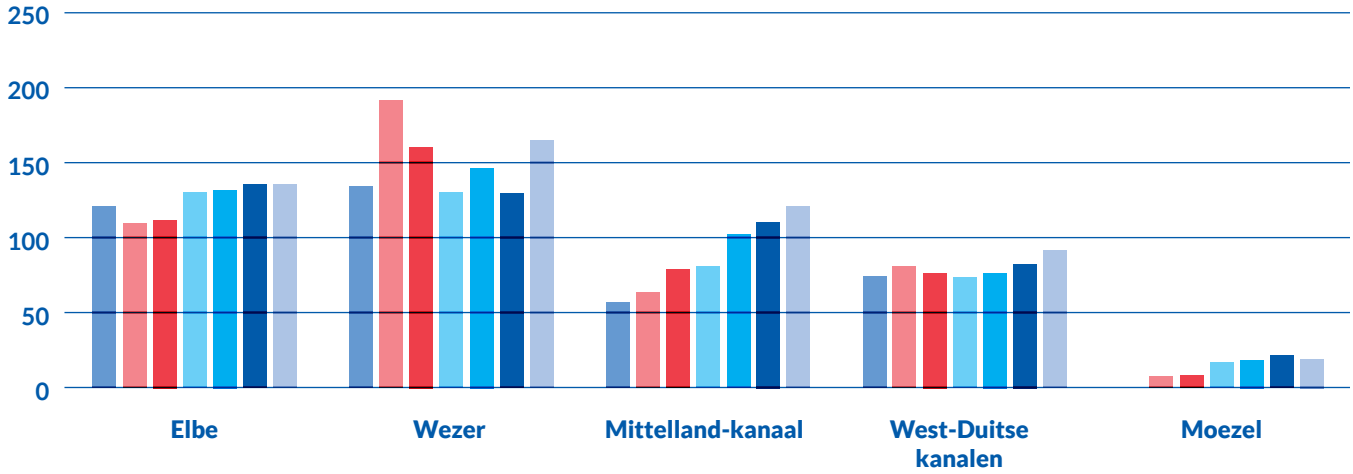
Bron: Destatis



Het containertransport over de andere Duitse binnenwateren is voor het grootste deel geconcentreerd in het noorden en westen van het land. Deze gebieden werden veel minder sterk getroffen door de lage waterstanden. Het aantal TEU dat over de binnenwateren van deze gebieden werd vervoerd, lag dan ook hoger dan in 2017.

Het containervervoer op de Moezel staat nog in de kinderschoenen. De cijfers voor TEU zijn vanaf 2015 gaan stijgen, nadat op deze rivier een vaste containerlijndienst werd ingevoerd. Deze containerlijndienst verbindt de containerterminals en havens aan de Moezel met de Rijn.

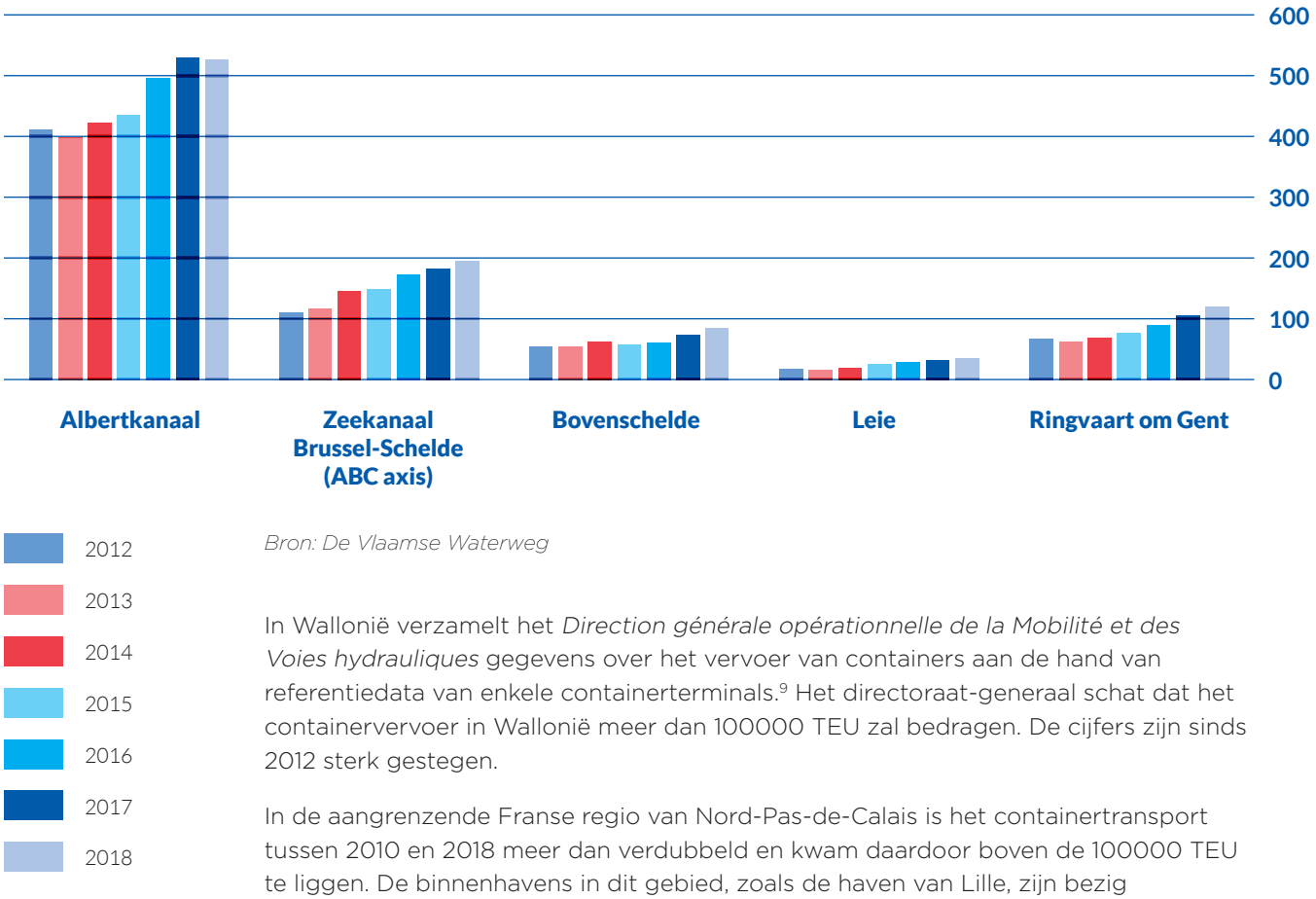
CONTAINERVERVOER PER VAARWEG IN DUITSLAND (IN 1000 TEU)



Bron: Destatis en Moezelcommissie

Ook op de Vlaamse binnenwateren zette het containervervoer zijn opwaartse trend voort. De verklaring hiervoor moet wellicht worden gezocht in het feit dat de binnenvaart op deze binnenwateren minder hinder ondervindt van de lage waterstanden (dankzij natuurlijke factoren). Daarnaast draagt de positieve ontwikkeling van het containervervoer in het achterland van zeehavens zoals Antwerpen ook een steentje bij. Er wordt veel ondernomen om het aandeel van het binnenvaartcontainervervoer van en naar het achterland in de modal split in deze haven te vergroten.

CONTAINERVERVOER PER VAARWEG IN VLAANDEREN (IN 1000 TEU)



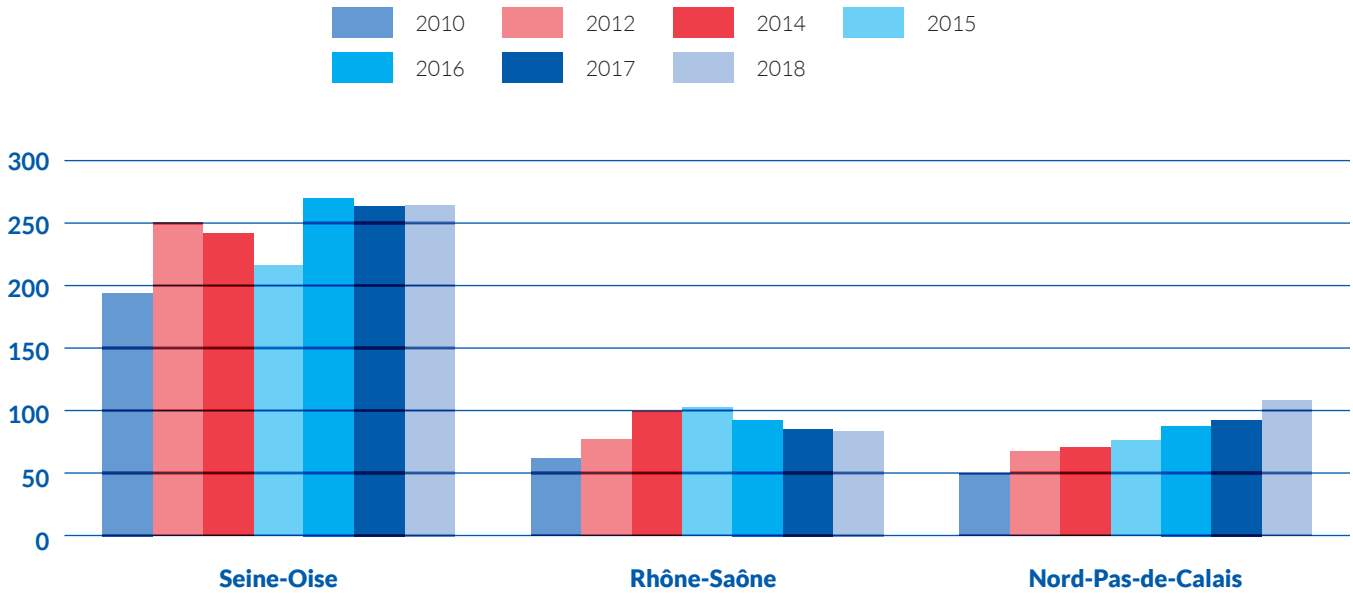
Bron: De Vlaamse Waterweg

In Wallonië verzamelt het *Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques* gegevens over het vervoer van containers aan de hand van referentiedata van enkele containerterminals.[9] Het directoraat-generaal schat dat het containervervoer in Wallonië meer dan 100000 TEU zal bedragen. De cijfers zijn sinds 2012 sterk gestegen.

In de aangrenzende Franse regio van Nord-Pas-de-Calais is het containertransport tussen 2010 en 2018 meer dan verdubbeld en kwam daardoor boven de 100000 TEU te liggen. De binnenhavens in dit gebied, zoals de haven van Lille, zijn bezig zich te positioneren als logistieke knooppunten in het achterland van de grote zeehavens. Hierdoor kunnen meer containers door de binnenvaart vervoerd en in de binnenhavens overgeslagen worden. Voor de zeehavens betekent dit dat er minder knelpunten ontstaan bij de afhandeling van de containeroverslag.

[9] *Liège Trilogiport, Liège Container Terminal, Euroports Inland Terminals in Monsin, Terminaux de Ghlien et de Garocentre – La Louvière*

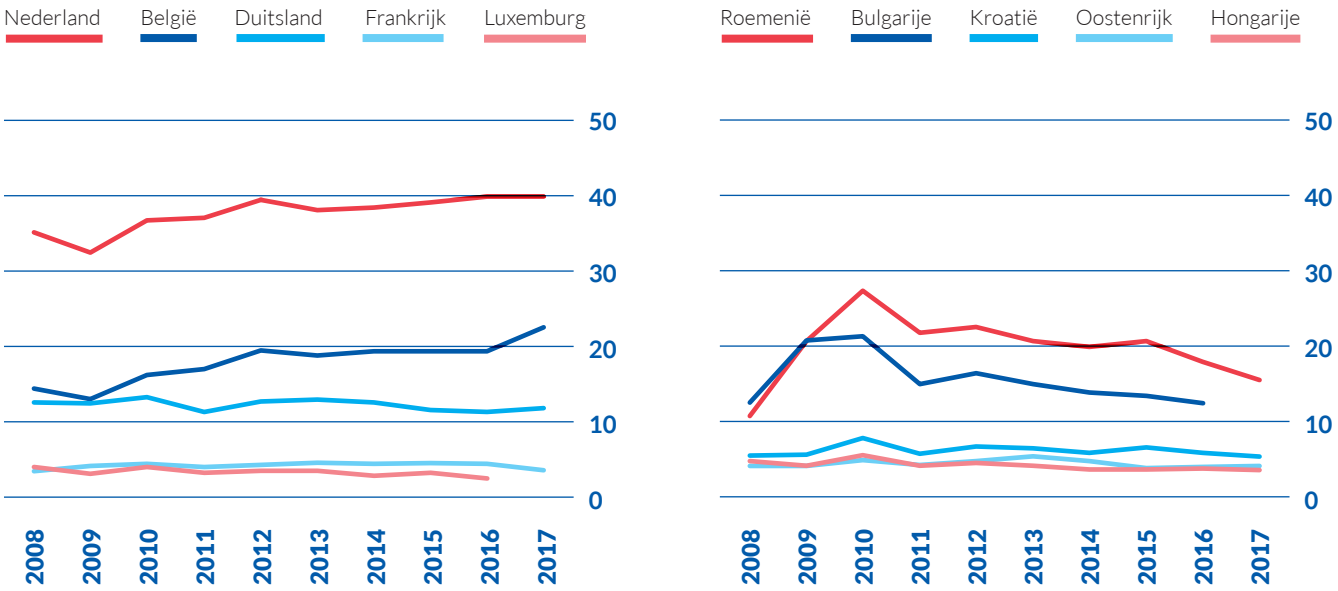
CONTAINERVERVOER PER STROOMGEBIED IN FRANKRIJK (IN 1000 TEU)*



Bron: VNF
** De Rijn is er niet bij, omdat deze afzonderlijk wordt weergegeven.*

BINNENVAART
EN ANDERE VERVOERSMODI[10]

EVOLUTIE VAN HET AANDEEL IN DE MODAL SPLIT DOOR DE BINNENVAART IN DE RIJNOEVERSTATEN EN DE DONAULANDEN (IN %, OP BASIS VAN TONKILOMETER)*



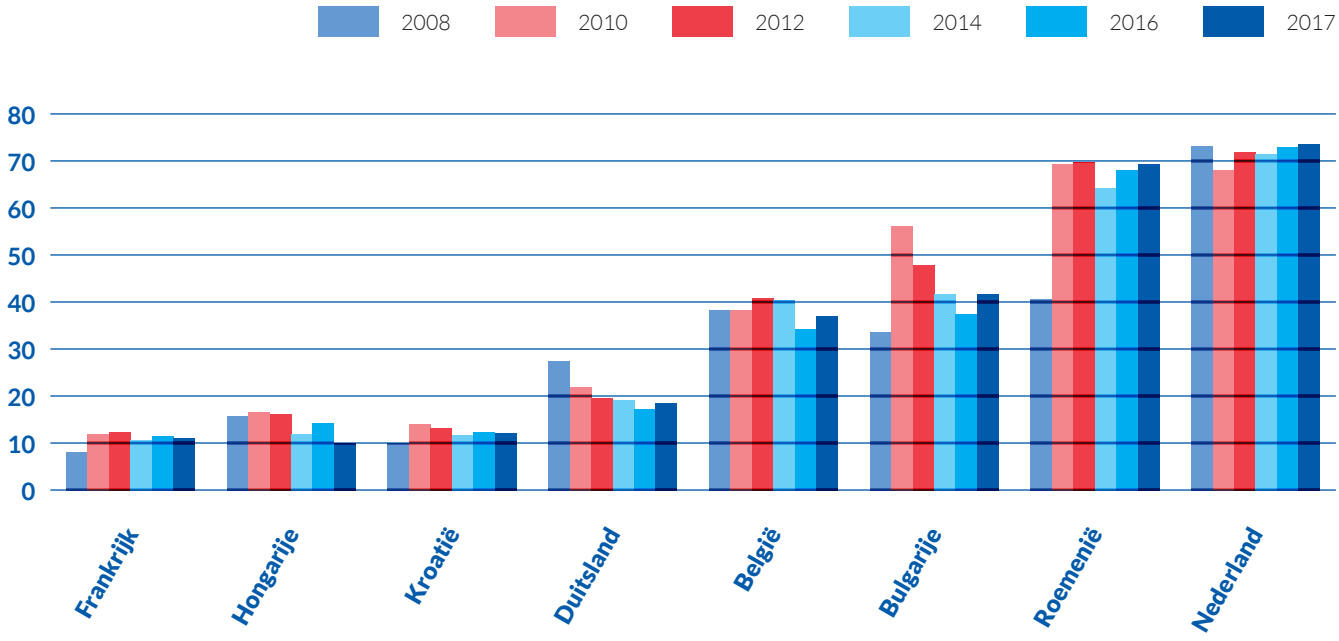
Bron: Eurostat [iww_go_atygo], [road_go_ta_tg], [rail_go_grpgood]
**Aandeel van de vervoersprestatie van de binnenvaart in de totale vervoersprestatie (binnenvaart + weg + spoor). Modal split voor België in 2017 op basis van ramingen. Voor Luxemburg zijn de gegevens over het spoor voor 2017 nog niet beschikbaar, alsook de gegevens voor het wegvervoer voor Bulgarije.*

In de volgende grafieken worden de resultaten van de berekeningen van de modal split voor acht Europese landen per goederensegment weergegeven. Deze acht landen zijn samen goed voor bijna 99% van de totale vervoersprestatie op de Europese waterwegen.

Ertsen, zand, stenen, grind en bouwmaterialen: Dit goederensegment kan als een "hybride" segment worden beschouwd, omdat zowel de staalnijverheid als de bouwsector (als het gaat om zand, stenen en grind) afhankelijk zijn van dit segment. Ook al gaat het hier om twee duidelijk verschillende markten, was hier een opsplitsing van de gegevens over deze goederen niet mogelijk, aangezien gegevens naar soort goederen volgens de NST 2007-nomenclatuur worden verzameld. In Hongarije kan de terugval van het aandeel van de binnenvaart in dit marktsegment worden verklaard door de sterke toename van het spoorvervoer. Het vervoer per spoor is in 2017 vergeleken met 2016 bijna verdubbeld.

[10] De Eurostat-gegevens over het vervoer over de weg zijn gebaseerd op het land waar het voertuig is geregistreerd en op het vervoer op nationaal grondgebied. Hierdoor is het mogelijk dat de gegevens die in dit gedeelte van de marktobservatie zijn weergegeven geen volledig correct beeld geven van het aandeel van het wegvervoer in de modal split.

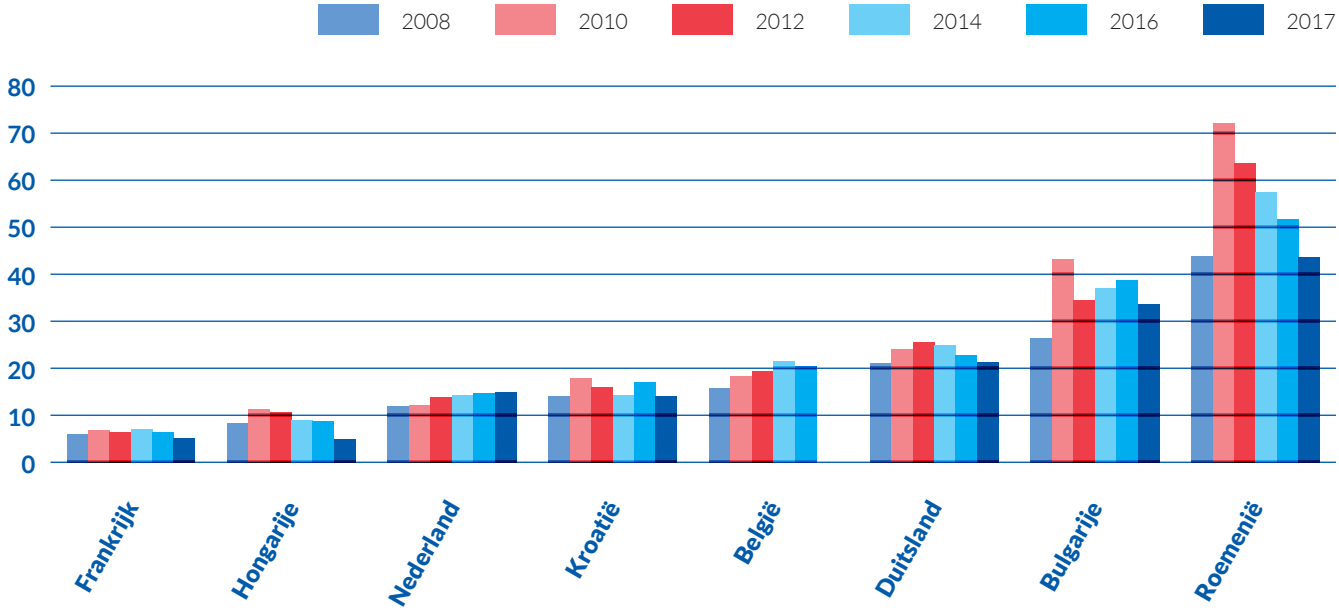
EVOLUTIE VAN HET AANDEEL IN DE MODAL SPLIT VOOR ERTSEN, ZAND, STENEN, GRIND
(IN %, OP BASIS VAN VERVOERSPRESTATIE)



Bron: Eurostat [iww_go_atygo], [road_go_ta_tg], [rail_go_grpgood], analyse van de CCR

Landbouwproducten: Uit de multimodale cijfers voor het belangrijkste Donauland blijkt dat Roemenië de afgelopen jaren de vervoersprestatie in de binnenvaart voor landbouwproducten heeft weten te verbeteren. Desalniettemin is de binnenvaart marktaandelen aan het weg- en spoorvervoer kwijtgeraakt. In de meeste andere landen is het aandeel van de binnenvaart in de modal split voor dit segment relatief constant gebleven.

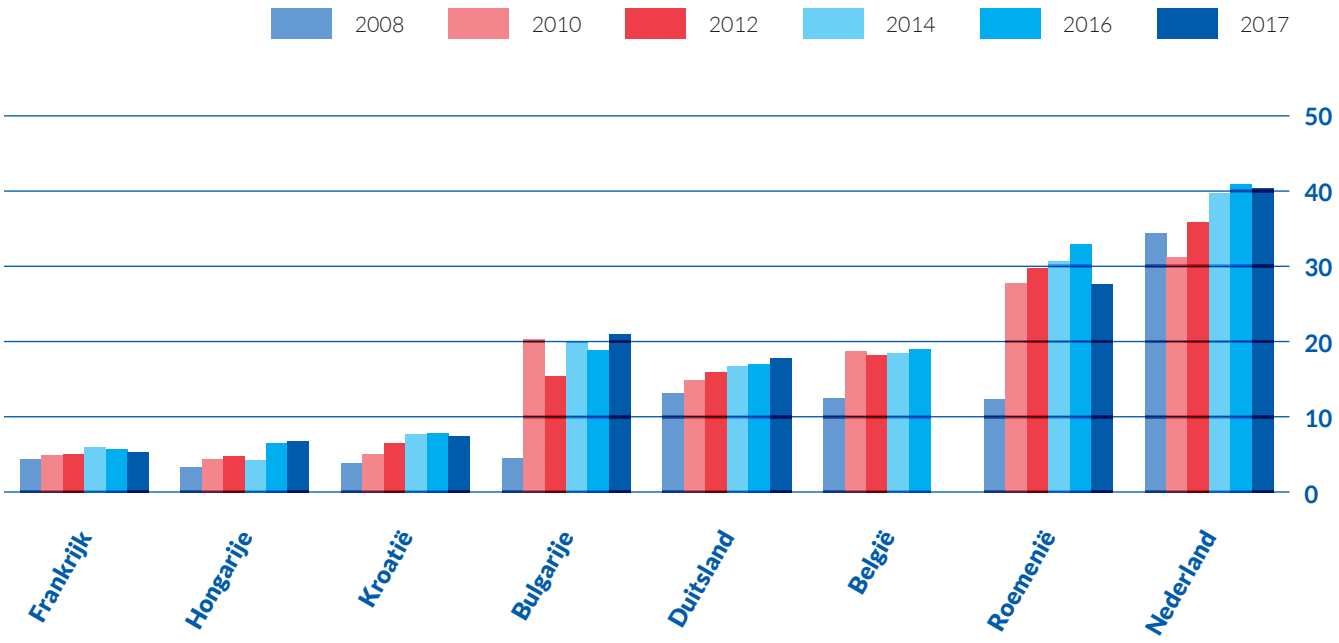
EVOLUTIE VAN HET AANDEEL IN DE MODAL SPLIT VOOR LANDBOUWPRODUCTEN
(IN %, OP BASIS VAN VERVOERSPRESTATIE)*



Bron: Eurostat [iww_go_atygo], [road_go_ta_tg], [rail_go_grpgood], analyse van de CCR
** Voor België zijn de gegevens over het spoor voor 2017 nog niet beschikbaar.*

Chemicaliën: Uit de multimodale cijfers blijkt dat in de meeste EU-binnenvaartlanden de binnenvaart sinds 2008 op de markt voor chemicaliën een groter aandeel heeft verworven.

EVOLUTIE VAN HET AANDEEL IN DE MODAL SPLIT VOOR CHEMICALIËN
(IN %, OP BASIS VAN VERVOERSPRESTATIE)*



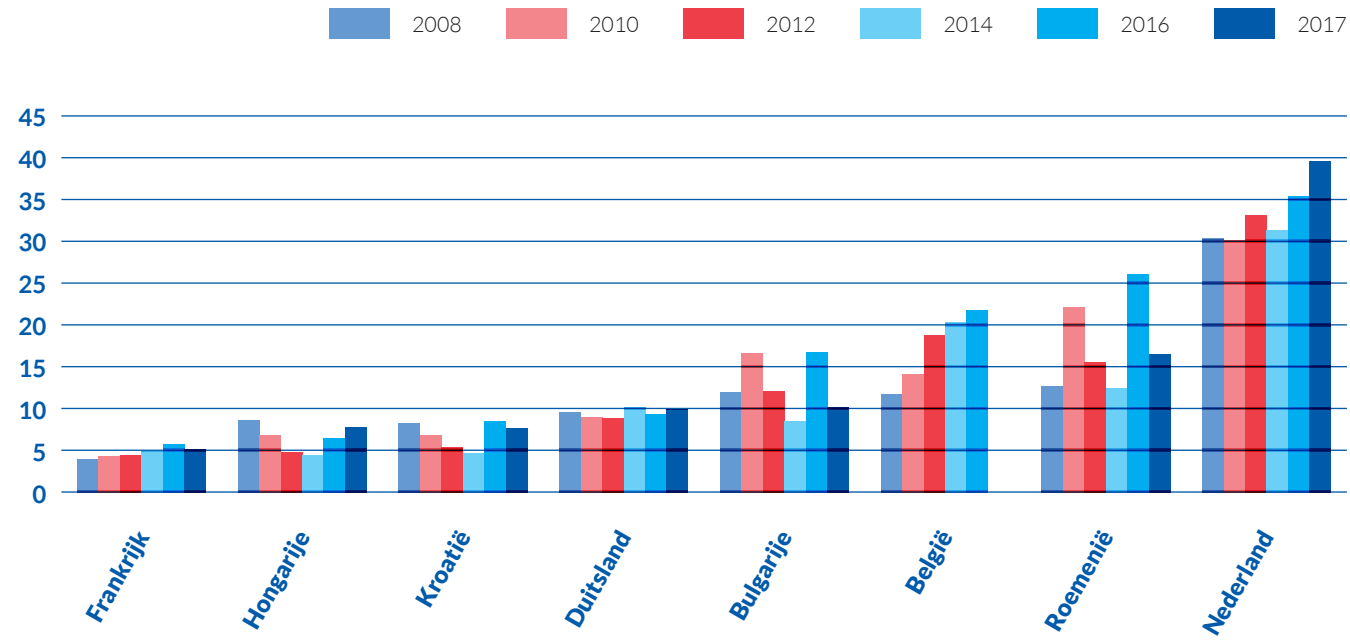
Bron: Eurostat [iww_go_atygo], [road_go_ta_tg], [rail_go_grpgood], analyse van de CCR
** Voor België zijn de gegevens over het spoor voor 2017 nog niet beschikbaar.*

Een gedetailleerde analyse wijst uit dat er verschillende redenen zijn voor een dergelijke toename van het vervoer van chemicaliën. In de Rijnoeverstaten neemt het vervoer van chemicaliën over de weg al jarenlang vrij sterk af. In Nederland bijvoorbeeld, is het aandeel van het vervoer van chemicaliën gedaald van 65% in 2008 naar 55% in 2017. Het vervoer van chemicaliën door de binnenvaart is echter in dezelfde periode van 31% naar meer dan 40% gestegen. In de Rijnoeverstaten kunnen de dalende cijfers voor het wegvervoer en gedeeltelijk ook voor het spoorvervoer worden toegeschreven aan veiligheidsaspecten. De huidige hogere veiligheidsnormen in de tankvaart bieden een voordeel ten opzichte van andere vervoersmodi in dit segment.

In de Donaulanden zijn andere patronen zichtbaar. Hier vertoont het wegvervoer van chemische producten een stijgende tendens. Desalniettemin heeft de binnenvaart in de Donaulanden voor chemicaliën marktaandelen weten te winnen. Dit heeft te maken met een verbeterde vervoersprestatie van de binnenvaart en ook met het feit dat het spoorvervoer van chemische stoffen sterk terugliep.

Metalen en metaalproducten: Zowel in het Rijnstroomgebied als in het Donaugebied speelt het vervoer van metalen een grote rol, dankzij de staalindustrie in deze twee delen van Europa. Het aandeel in de modal split door de binnenvaart heeft zich in het Rijnstroomgebied echter positiever ontwikkeld dan in het stroomgebied van de Donau.

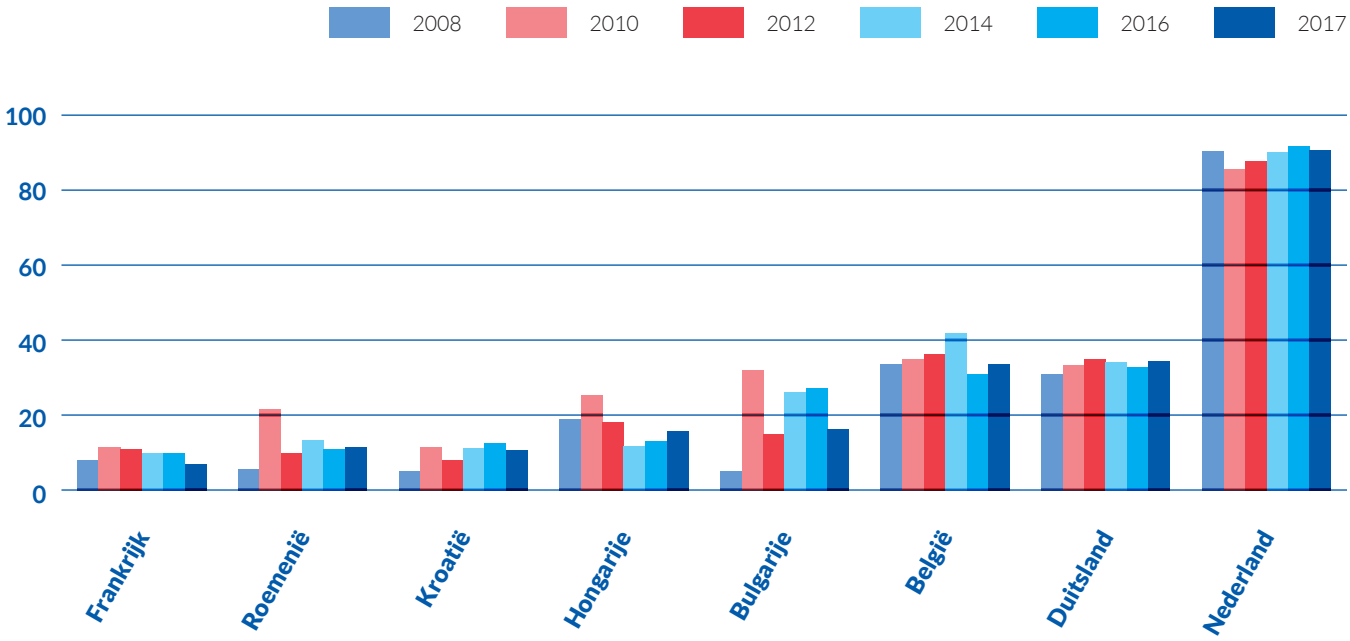
EVOLUTIE VAN HET AANDEEL IN DE MODAL SPLIT VOOR METALEN EN METAALPRODUCTEN (IN %, OP BASIS VAN VERVOERSPRESTATIE)*



Bron: Eurostat [iww_go_atygo], [road_go_ta_tg], [rail_go_grpgood], analyse van de CCR
**Gegevens over het spoor voor 2017 voor België zijn nog niet beschikbaar.*

Aardolieproducten: In Nederland, België en Duitsland staan de grootste raffinaderijen van Europa. Het is daarom niet verrassend dat de tankvloot in het Rijnstroomgebied zeven keer zo groot als de vloot op de Donau. Het verklaart ook waarom de binnenvaart in Nederland, Duitsland en België een zo hoog aandeel in de modal split heeft.

EVOLUTIE VAN HET AANDEEL IN DE MODAL SPLIT VOOR AARDOLIEPRODUCTEN (IN %, OP BASIS VAN VERVOERSPRESTATIE)



Bron: Eurostat [iww_go_atygo], [road_go_ta_tg], [rail_go_grpgood], analyse van de CCR

03

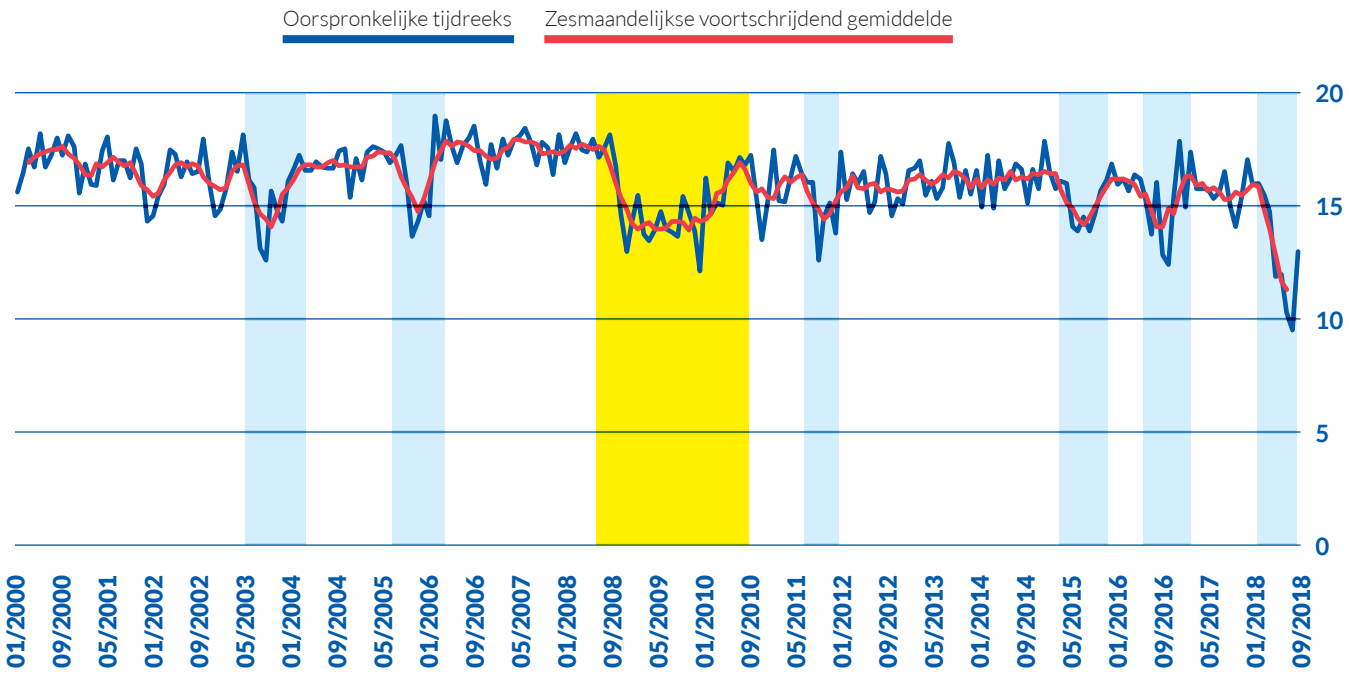
WATERSTANDEN EN HUN EFFECT OP DE BINNENVAART

- **De Europese binnenvaart had in 2018 zwaar te lijden onder het extreme en lang aanhoudende laagwater in de tweede helft van 2018.**
- **De invloed van de ernstige droogte op de vervoersactiviteiten verschillen van regio tot regio. De consequenties voor de Rijn, de zijarmen van de Rijn, de Boven- en Midden-Donau en de Boven- en Midden-Elbe zijn duidelijk zichtbaar in de cijfers.**
- **De verstoring in de logistieke ketens leidde tot aanzienlijke economische verliezen. Voor Duitsland resulteerde dit in een daling van de industriële productie met vijf miljard euro.**
- **Er waren regelmatig periodes met laagwater de afgelopen tweehonderd jaar en dit zal in de toekomst ongetwijfeld zo blijven. Hoe de binnenvaart daar beter het hoofd aan kan bieden, is een belangrijke vraag die onder de loep genomen moet worden.**

EFFECT OP HET GOEDERENVERVOER

De volgende grafiek toont het maandelijkse goederenvervoer op de Rijn tussen januari 2000 en december 2018 samen met een zesmaandelijks voortschrijdend gemiddelde. Laagwaterperioden zijn blauw gearceerd en herkenbaar als v-vormige afnames van het vrachtvervoer. Het grootste gedeelte van de financiële crisis speelde zich af van 2008 tot en met 2010 en is geel gearceerd.

MAANDELIJKS GOEDERENVERVOER OVER DE TRADITIONELE RIJN (IN MILJOEN TON, 01/2000 – 12/2018)**, FINANCIËLE CRISIS EN LAAGWATERPERIODEN**



Bron: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis

De laagwaterperiode in de tweede helft van 2018 had grotere gevolgen voor het goederenvervoer dan voorgaande jaren. In oktober en november 2018 was het effect van de laagwaterperiode op het goederenvervoer zelfs nog groter dan de impact van de financiële crisis. Hoewel de afname in de tweede helft van 2018 grotendeels te wijten is aan lage waterstanden had ook de economische krimp in de tweede helft van 2018 een negatieve invloed.

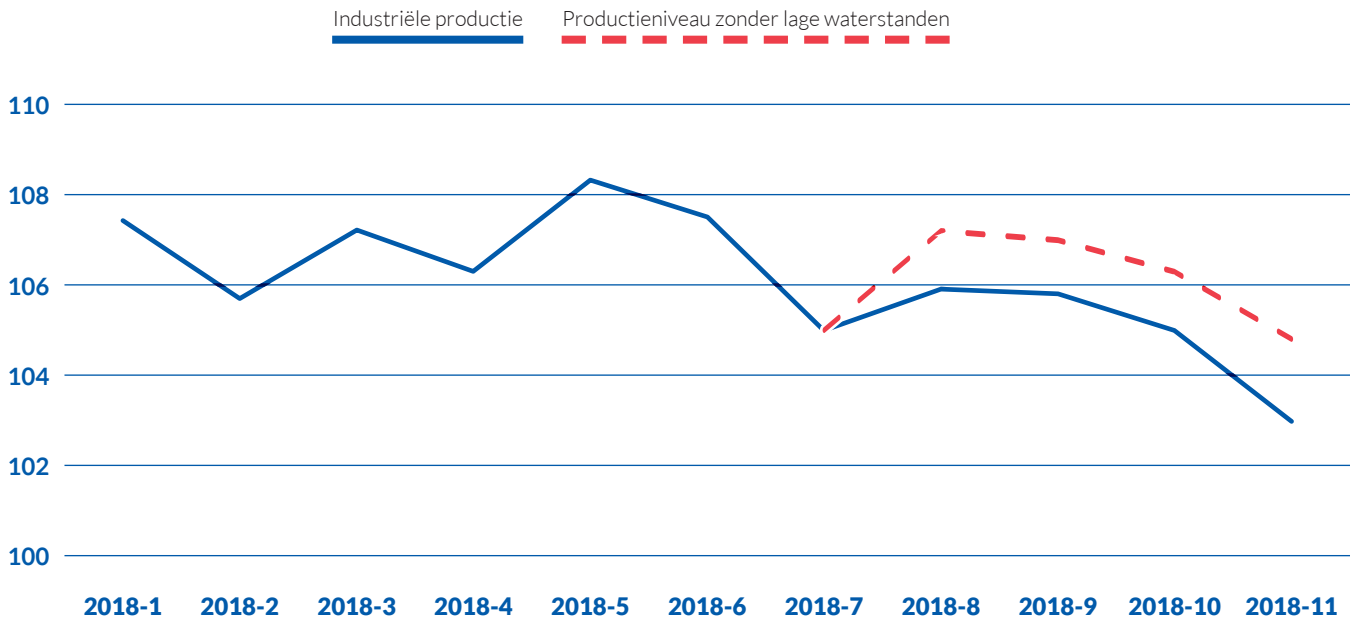
EFFECT OP DE INDUSTRIËLE PRODUCTIE

Voor de tweede helft van 2018 had de afname van het vrachtvervoer gevolgen voor de gehele Duitse economie. De logistieke ketens, met name voor de aanvoer van grondstoffen (ijzererts, kolen) en voor de levering van gerede producten van de chemische en petrochemische industrie, werden ernstig verstoord.

Volgens het Kiel *Institute for the World Economy*[11] remden de verstoringen in de logistieke ketens de groei van de industriële productie in Duitsland in het derde en vierde kwartaal van 2018 aanzienlijk. Voor het derde kwartaal van 2018 verwacht het *Kiel Institute* een afname van de Duitse industriële productie met 1,9 miljard euro als gevolg van de laagwaterstand op de Rijn.

In het vierde kwartaal van 2018 had het laagwater een vertraagd effect op de industriële productie. Dit vertragingseffect kan worden verklaard door het feit dat grondstoffen, zoals steenkolen, ijzererts, maar ook petrochemische grondstoffen, inputfactoren zijn voor het gehele productieproces van een economie. Het verlies aan industriële productie als gevolg van dit vertragingseffect bedroeg een miljard euro in het vierde kwartaal van 2018, terwijl het verlies als gevolg van de lage waterstanden in deze zelfde periode neerkwam op nog eens 1,9 miljard euro (in totaal dus 2,9 miljard euro voor KW4 2018).

EFFECT VAN LAAGWATERPERIODES OP DE RIJN IN 2018 OP DE DUITSE INDUSTRIËLE PRODUCTIE (INDEX 2015 = 100)



Bron: Kiel Institute for the World Economy

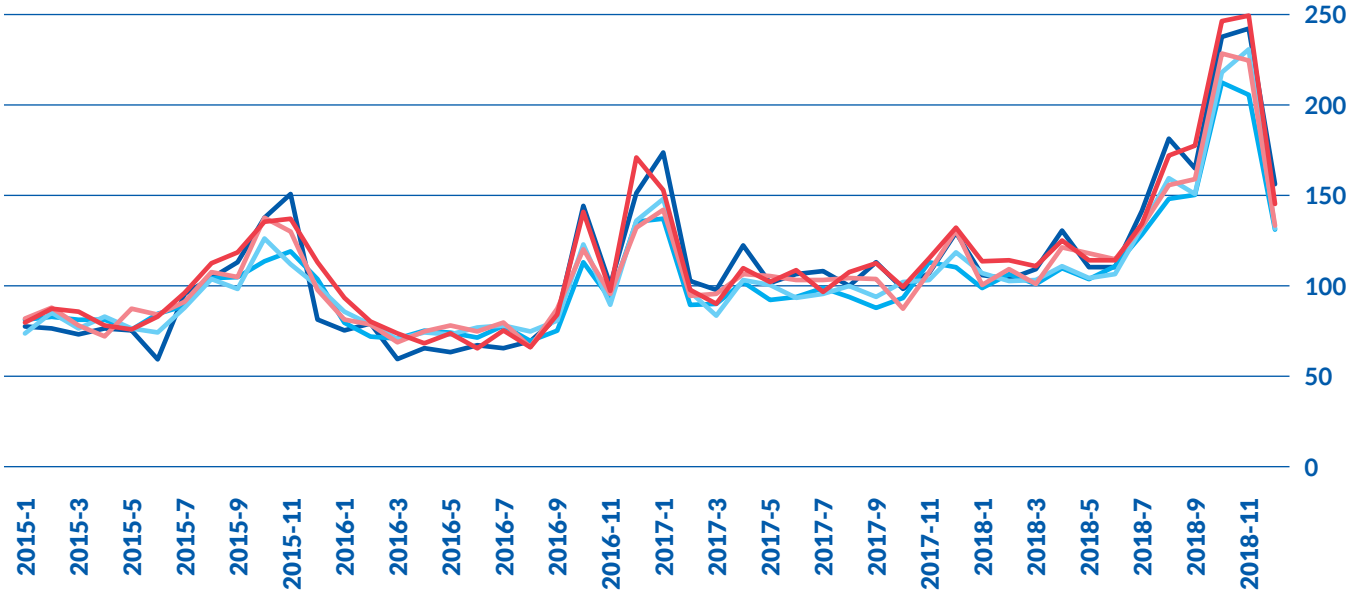
[11] *Zie: Ademmer, M.; Jannsen, N.; Kooths, S.; Mösle, S. (2019). Niedrigwasser bremst Produktion (Laagwater remt productie), in: Wirtschaftsdienst 99 (1), 79-80*

EFFECT OP DE VRACHTPRIJZEN

Rijnstroomgebied

In het Rijnstroomgebied klommen de vrachtprijzen voor het vervoer van verschillende drogeladingsegmenten in oktober en november 2018 naar prijzen die rond de 2,5 keer hoger lagen dan normaal. De vrachtprijzen voor kolen, ijzererts en containers nam tijdens de laagwaterperiode sterker toe dan voor zand, stenen, grind en bouwmaterialen, evenals agribulk. De volgende grafiek toont de ontwikkeling van de vrachtprijzen als een index (2015=100) en geldt voor het vervoer in het Rijnstroomgebied (Nederland, België en de traditionele Rijn).

PANTEIA VRACHTPRIJSINDEX VOOR VERVOER VAN DROGE LADING, METALEN EN CONTAINERS (INDEX 2015 = 100)



Kolen en ijzererts

Agribulk

Zand, stenen, grind & bouwmaterialen

Metalen

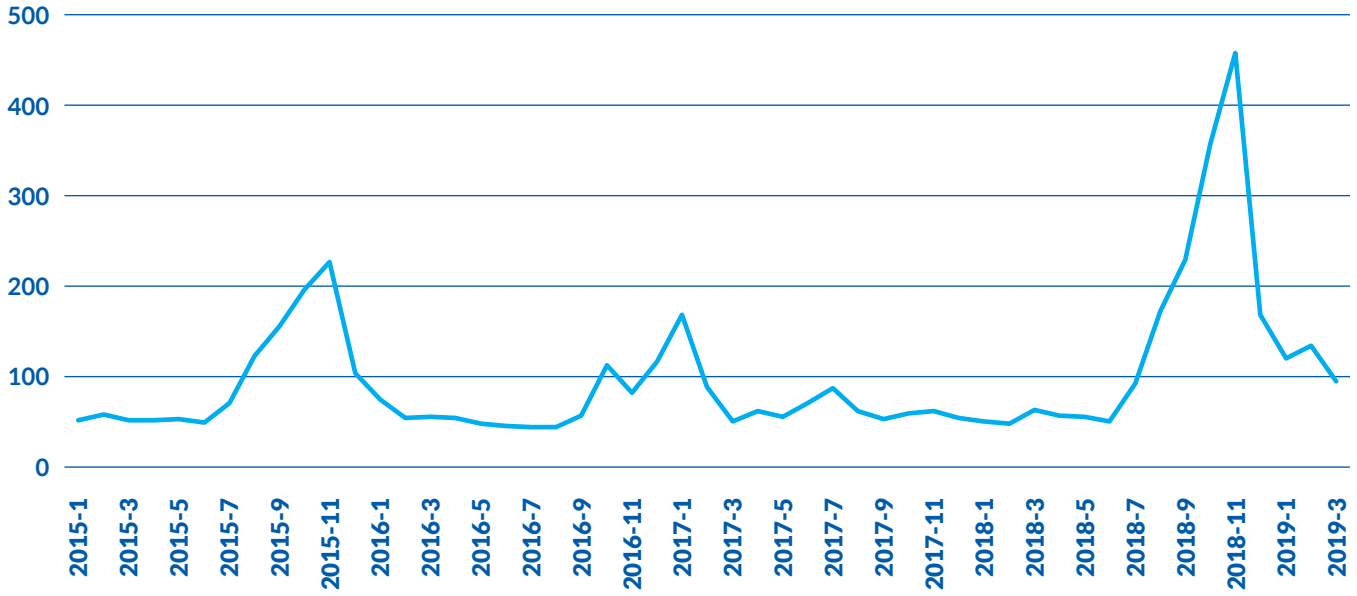
Containers

Source: Panteia

De spotmarktprijzen voor het vervoer van vloeibare lading (gasolie) uit het ARA-gebied naar bestemmingen langs de Rijn in Frankrijk, Duitsland en Zwitserland worden geanalyseerd aan de hand van regelmatige rondvragen onder tankschipexploitanten door het Nederlandse bedrijf PJK International. De volgende grafiek toont de evolutie van de index voor deze vervoersprijzen.

De vrachtprijzen lagen in oktober en november 2018 circa 4,5 keer hoger dan normaal. Deze prijsstijging was sterker dan de stijging in de Panteia-index. Dit kan worden verklaard door het feit dat de Panteia-index verschillende binnenvaartgebieden betreft (intra-ARA-handel, ARA-Rijn), terwijl de PJK-index alleen van toepassing is op de ARA-Rijn-handel, waar het effect van laagwater veel groter was dan voor intra-ARA-handel.

PJK VRACHTPRIJSINDEX VOOR GASOLIE UIT HET ARA-GEBIED NAAR BESTEMMINGEN LANGS DE RIJN (INDEX 2015=100)*



Bron: berekening van de CCR aan de hand van gegevens van PJK International
**Vrachtprijzen voor het vervoer van gasolie, inclusief de kosten voor loodsdiensten, havengelden en tol.*

Voor het vervoer van vloeibare lading binnen het grotere ARA-gebied (tussen Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Gent, Vlissingen, Terneuzen en andere havens in de regio) werd een dataset van de tankercoöperatie CITBO geanalyseerd. De coöperatie CITBO werd in 2013 opgericht met als doel de marktpositie van tankschipexploitanten te versterken. De leden van CITBO vervoeren allerlei soorten vloeibare lading en in 2018 bedroeg het totale volume circa 3 miljoen ton. Binnen het totale goederenvervoer door haar leden hebben gasolie en gasoliebestanddelen een aandeel van 48%, benzine en benzinebestanddelen 33%, biodiesel 11%, chemische producten 7%, zware olie en overige producten 5%. Voordat de evolutie van de vrachtprijzen wordt weergegeven, zal eerst kort worden ingegaan op de regionale activiteiten van de coöperatie.[12]

Benzine & componenten: volgens berekeningen werd 92% van alle benzine & benzinebestanddelen geladen in Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam of Vlissingen. In de haven van Amsterdam werd 63% gelost (de rest in Antwerpen en Rotterdam). Dit toont het belang aan van Amsterdam als 's werelds grootste benzinehaven, waar de benzine wordt gemengd door handelsondernemingen en handelaren van grote oliebedrijven.

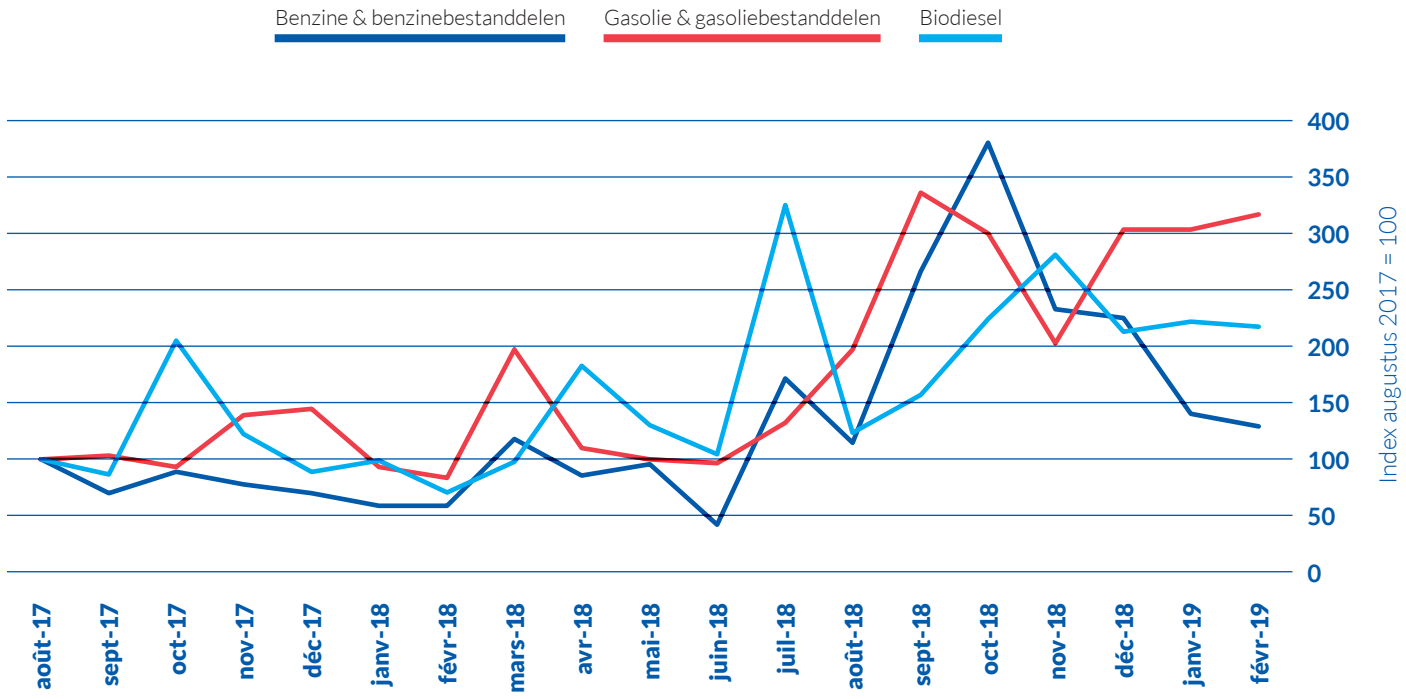
Gasolie & componenten: 94% hiervan werd geladen in Antwerpen, Rotterdam, Vlissingen of Amsterdam, maar de loshavens liggen regionaal gezien verder van elkaar verwijderd. Soms liggen ze vrij ver af van het ARA-gebied (maar meestal nog steeds in België en Nederland en soms ook in Duitsland).

Biodiesel: voor dit segment liggen de laadhavens meer verspreid. Maar de belangrijkste loshavens zijn Antwerpen en Rotterdam (met elk een aandeel van 35%). Gent had met ruim 12% ook een relatief groot aandeel.

[12] Deze resultaten zijn gebaseerd op statistische berekeningen door de CCR met gegevens van CITBO (de gegevens beslaan de periode van augustus 2017 tot februari 2019).

Per productsegment is een vrachtprijsindex berekend.[13] De ruwe gegevens waren vrachtprijzen in euro per ton, gerealiseerd door CITBO-ledenbedrijven voor het vervoer van vloeibare lading tussen augustus 2017 en februari 2019.[14]

CITBO VRACHTPRIJSINDEX VOOR DE TANKVAART IN DE FARAG-REGIO
(VLISSINGEN-ANTWERPEN-ROTTERDAM-AMSTERDAM-GENT)*



Bron: berekening van de CCR aan de hand van gegevens van de CITBO
**En andere havens in de regio.*

Tijdens de laagwaterperiodes op de Rijn werd ook een algemene stijging van de vrachtprijzen geconstateerd voor de FARAG-regio (zie bovenstaande grafiek). Deze kan worden verklaard door een soort economisch 'absorptie-effect': sterk stijgende vrachtprijzen op de Rijn vormden een stimulans voor exploitanten uit Nederland en België (vooral die met kleine schepen, die kunnen varen bij laagwateromstandigheden) die hun werkgebied (tijdelijk en/of gedeeltelijk) naar de Rijn verlegden.

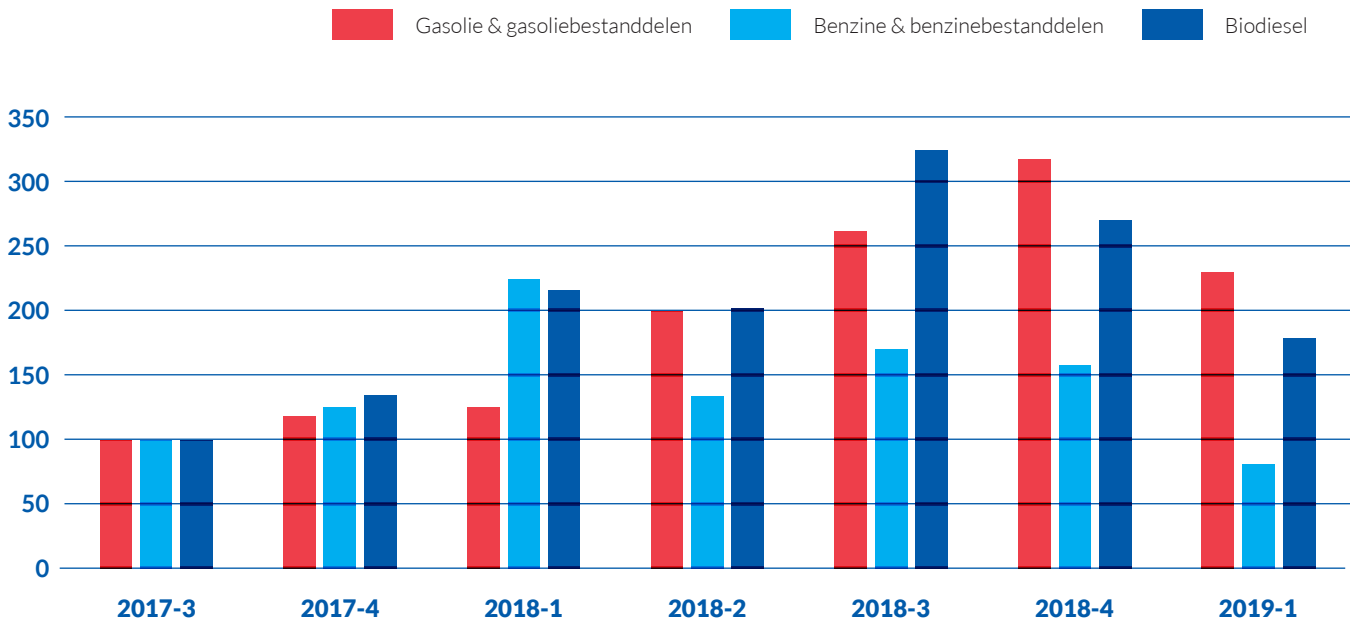
Als gevolg daarvan ontstond een afname van het aanbod in de FARAG-regio, waardoor de vrachtprijzen daar ook toenamen. Dit kan duidelijk worden opgemaakt uit de statistische analyse en uit bovenstaande grafiek.

In absolute waarden lagen de vrachtprijzen voor het vervoer van biodiesel op het hoogste niveau gedurende de hele periode van de studie (augustus 2017 tot februari 2019), gevolgd door de vrachtprijzen voor chemische producten, gasolie en gasoliebestanddelen en benzine en benzinebestanddelen. Tijdens de laagwaterperiode stegen de vrachtprijzen voor alle soorten vloeibare lading, maar voor benzine en benzinebestanddelen en gasolie en gasoliebestanddelen viel deze stijging relatief gezien hoger uit dan voor chemische producten en biodiesel.

[13] Onderstaande grafiek toont de vrachtprijsindex voor de soorten vloeibare lading waarvoor voldoende gegevens beschikbaar waren.
[14] CITBO begon in juli 2017 met het vergaren van gegevens.

Wat betreft de vervoersvolumes van de ondernemingen die bij de CITBO zijn aangesloten, tonen de gegevens geen daling in de tweede helft van 2018, maar een sterke toename en wel voor alle productsegmenten. De activiteiten vonden nog steeds voornamelijk plaats in de FARAG-regio. Deze toename van het vervoer van vloeibare lading door CITBO-leden in de FARAG-regio wordt bevestigd door de cijfers van het Nederlandse Bureau voor de Statistiek (CBS) voor dezelfde periode.[15]

EVOLUTIE VAN HET VERVOERSVOLUME (INDEX) PER PRODUCTSEGMENT VAN BIJ DE CITBO AANGESLOTEN ONDERNEMINGEN PER KWARTAAL (KW3 2017 = 100)



Bron: berekening van de CCR aan de hand van gegevens van de CITBO

De totale resultaten (voor zowel vrachtprijzen als vervoersvolumes) van de CITBO-analyse laat zien dat laagwaterperiodes in bepaalde regio's (Rijnstroomgebied, Donaubekken) vaak leiden tot een toename van de vrachtprijzen in andere regio's waar de waterstand normaal is gebleven, vergelijkbaar met de wet van communicerende vaten. Dit effect kan worden verklaard door de financiële prikkels die exploitanten ertoe bewegen om hun regionale werkgebied te verplaatsen naar regio's met hogere vrachtprijzen. Dit verkleint het aanbod in de regio met normale waterstanden en drijft vervolgens ook in die regio de vrachtprijs op.

Donaubekken

In het Donaubekken hadden de lage waterstanden een tamelijk groot effect op de beladingsgraad van schepen. De mate van dit effect verschilde echter per Donausegment. Het Duitse deel van de Donau, waar de rivier grotendeels vrij stroomt, had te kampen met grotere beperkingen dan het Oostenrijkse en Hongaarse deel van Donau. Voor de benedenloop van de Donau waren geen hydraulische gegevens beschikbaar, maar de cijfers voor de vervoersvraag tonen aan dat de waterstanden in 2018 een zeer beperkt effect op de vervoersvraag hadden.

[15] *Volgens het CBS nam het internationale vrachtvervoer in Nederland in KW3 en KW4 2018 af, terwijl het nationale vrachtvervoer toenam. Er werd in KW3 2018 2% meer vloeibare lading vervoerd ten opzichte van KW3 2017 en in KW4 19% meer dan in KW4 2017.*

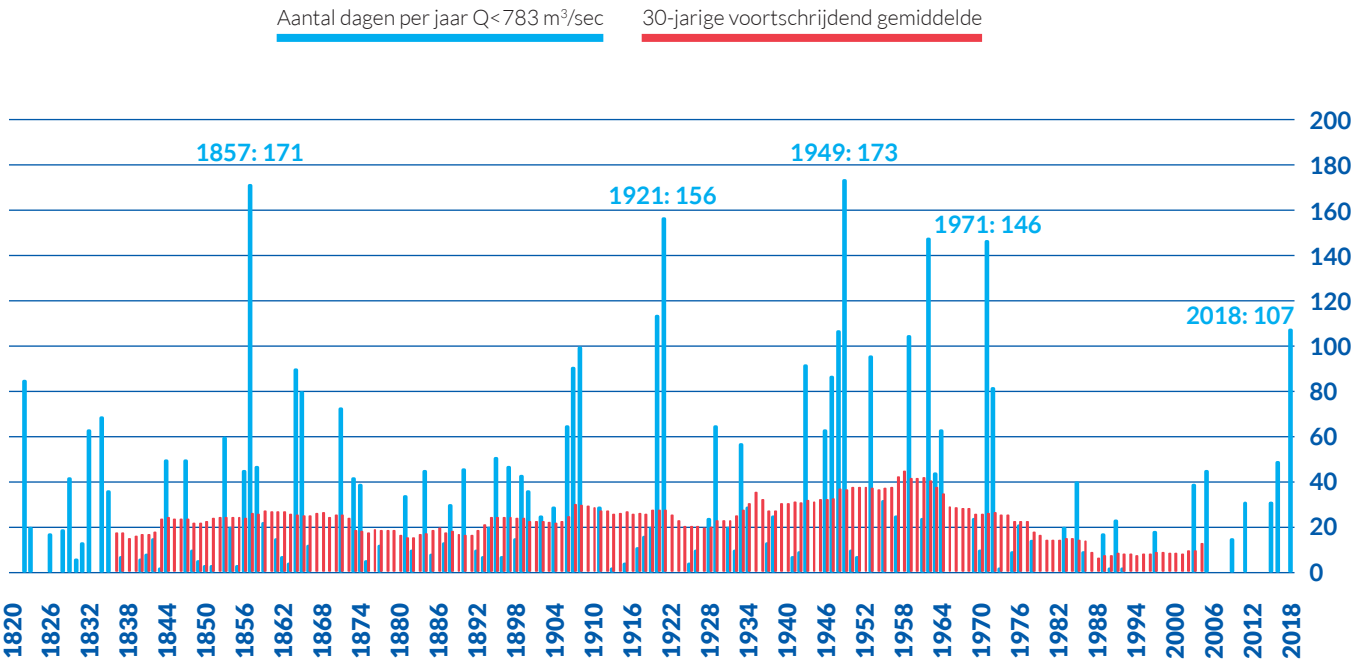
Volgens de Donaucommissie werden de vrachtprijzen in het Donaubekken opgedreven door de stijgende bunkerkosten en de lage waterstanden in delen van de Donau. De vrachtprijzen voor vervoer op de Donau stroomopwaarts (waar ijzererts en kolen worden vervoerd) lagen hoger dan de vrachtprijzen voor vervoer stroomafwaarts.

Lage waterstanden vanuit historisch oogpunt

De laagwaterperiode van 2018 kan in perspectief worden geplaatst door terug te kijken op de laatste tweehonderd jaar. Bij Kaub, op de Middenrijn, zijn gegevens beschikbaar over het aantal dagen met een afvoerhoeveelheid van minder dan 783 m^3 per seconde (hetgeen overeenkomt met een laagwaterstand van 78 cm bij Kaub). Deze gegevens laten zien dat ook in het verleden jaren met extreme laagwaterperiodes voorkwamen. Aan het begin van de twintigste eeuw en ook in de jaren veertig waren er verschillende jaren met veel dagen met laagwater op de Rijn. Het effect op het vervoersvolume was destijds zeker niet zo groot als nu aangezien de schepen kleiner waren en minder diep staken.

Deze historische patronen tonen aan dat er zelfs zonder klimaatverandering sterke schommelingen in de vaaromstandigheden waren en ook in de toekomst zullen blijven voorkomen. Ze nopen ons er daarom toe om anders te kijken naar onze huidige logistieke concepten (waaronder de grootte en het ontwerp van schepen), die de binnenvaart erg gevoelig maken voor klimaatverandering.

AANTAL DAGEN PER JAAR MET EEN AFVOER VAN Q < 783 M^3/S BIJ KAUB, MIDDENRIJN INCLUSIEF HET 30-JARIGE VOORTSCHRIJDENDE GEMIDDELDE *



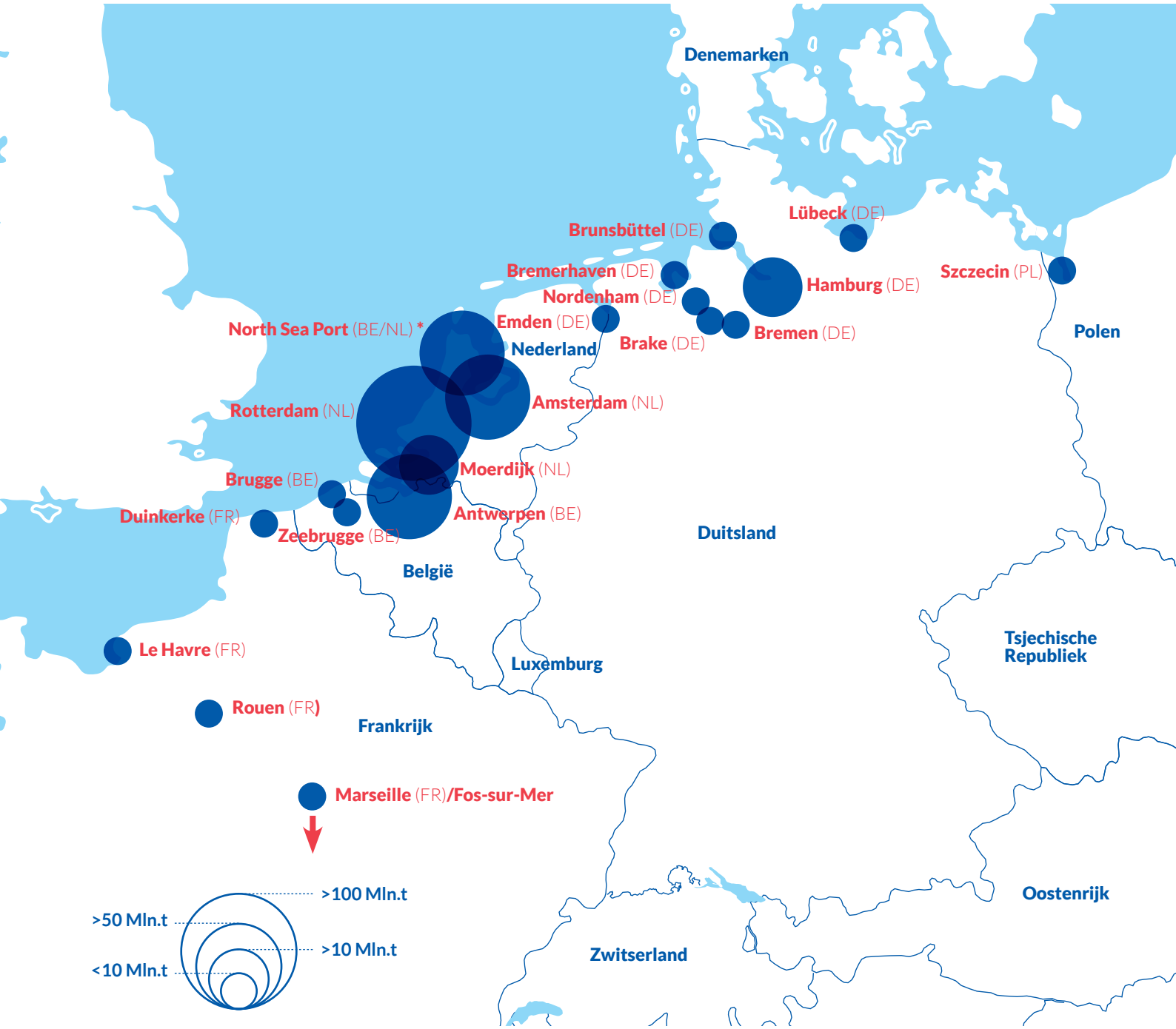
Bron: Duits federaal bureau voor hydrologie
**Komt overeen met een waterniveau van 78 cm (equivalent water level).*

04

OVERSLAG VAN GOEDEREN IN HAVENS

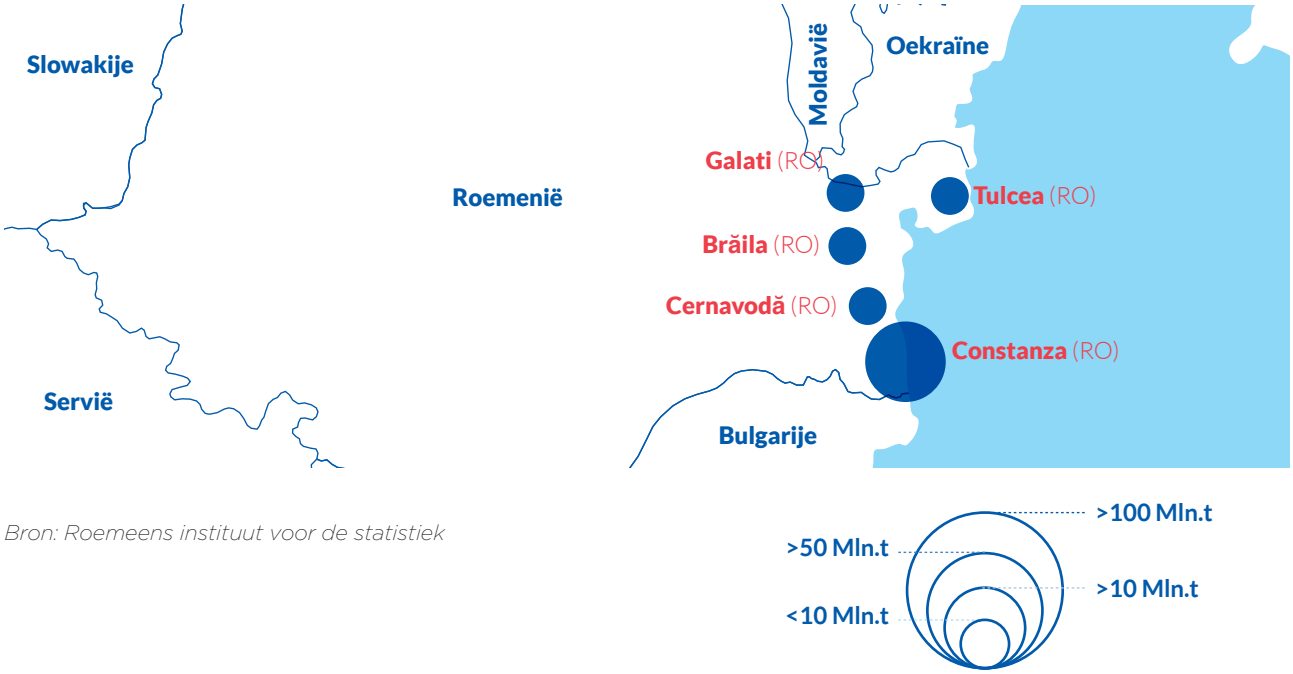
- **Het binnenvaartverkeer nam af in de zeehavens Hamburg en Antwerpen in 2018, maar nam toe in de haven van Constanta.**
- **De meeste Rijnhavens hadden in 2018 te kampen met het laagwater. Voor de belangrijkste Rijnhavens liep de aanvoer van goederen over water hierdoor gemiddeld 10,3% terug. Voor sommige Rijnhavens, zoals Kehl en Ludwigshafen, werd in 2018 echter meer vervoer over water geregistreerd dan in 2017.**
- **Aangezien de rivieren en kanalen in Frankrijk en België minder gevolgen ondervonden van het lage waterpeil dan de Rijn, vielen de gemiddelde resultaten voor de belangrijkste Franse en Belgische binnenhavens minder negatief uit dan voor de Rijnhavens.**

BINNENVAARTVERVOER
IN DE GROOTSTE EUROPESE ZEEHAVENS



Bron: Port Statistics, Eurostat [iww_go-aport], Panteia, CBS

**North Sea Port is het nieuwe havenbedrijf dat ontstaan is uit een grensoverschrijdende fusie tussen de havens van Zeeland (Vlissingen, Borsele en Terneuzen) in Nederland en de Ghent Port Company in België. Dit fusieovereenkomst is op 8 december 2017 ondertekend. Deze grensoverschrijdende fusiehaven treedt vanaf 1 januari 2018 als zodanig op.*

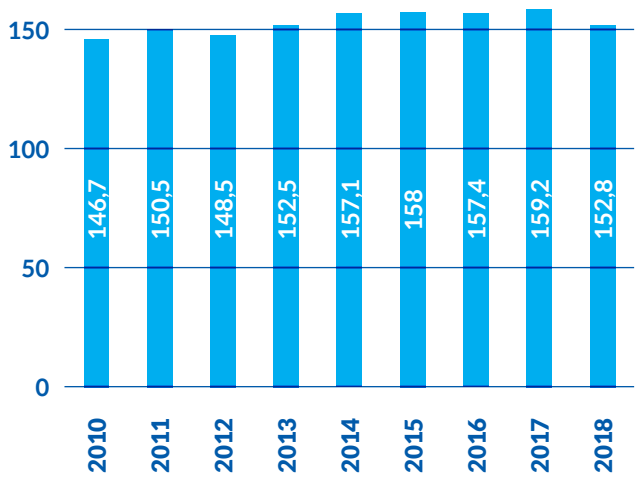


Bron: Roemeens instituut voor de statistiek

In 2018 werden in **Rotterdam**, de grootste Europese zeehaven, 123.859 binnenvaartschepen geladen of gelost. Rotterdam is marktleider in het gebied tussen Le Havre en Hamburg qua totale doorvoer, met een marktaandeel van 36,7%, gevolgd door Antwerpen (18,6%) en Hamburg (10,6%).[16]

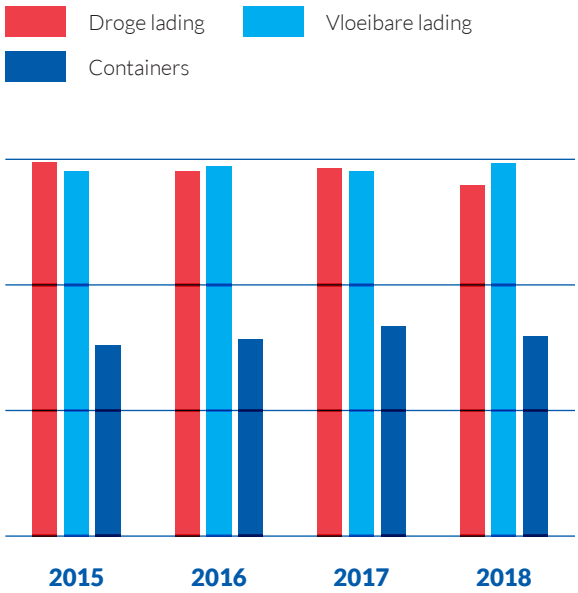
Het volume geladen of geloste goederen in de haven van Rotterdam bedroeg in 2018 152,8 miljoen ton (-4% ten opzichte van 2017). Deze daling is het gevolg van de laagwaterperiode in de tweede helft van 2018, die van invloed was op het goederenvervoer van de Rotterdamse haven in het achterland.

BINNENVAARTVERVOER IN DE ZEEHAVEN VAN ROTTERDAM (MILJOEN TON)



Bron: Port of Rotterdam

BINNENVAARTVERVOER IN DE ZEEHAVEN VAN ROTTERDAM PER GOEDERENSEGMENT (MILJOEN TON)



[16] *Haven van Rotterdam, jaarverslag 2018*

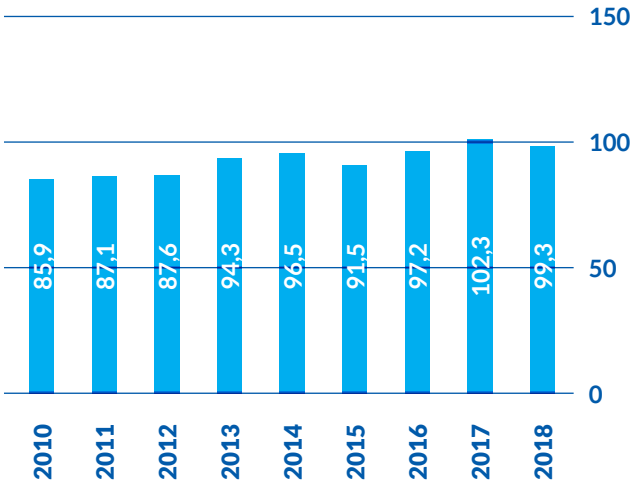
In 2018 deden 59.724 binnenvaartschepen de haven van **Antwerpen** aan (vergeleken met 59.268 in 2017).

Het binnenvaartvervoer in de haven van Antwerpen liep in 2018 met 3% licht terug, van 102,3 miljoen ton in 2017 tot 99,3 miljoen ton in 2018.

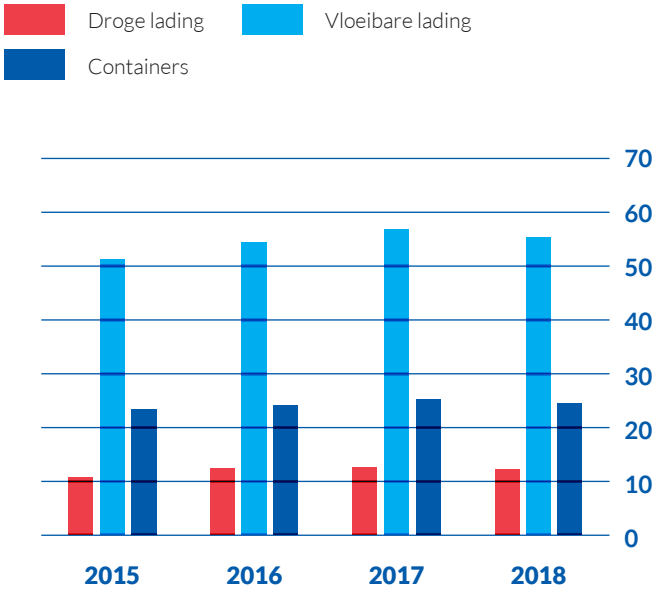
Chemische en aardolieproducten zijn in de haven van Antwerpen de belangrijkste marktsegmenten, met elk 27% van het totale binnenvaartvervoer in de haven. Deze worden op korte afstand gevolgd door het containervervoer, met een aandeel van 24,5% in het totale binnenvaartvervoer.

De lichte afname in 2018 van het totale binnenvaartvervoer in de haven van Antwerpen kan worden verklaard door de afname van ertsen en metaalafval van 22,1 miljoen ton in 2017 tot 17,9 miljoen ton in 2018 (-19%), evenals aardolieproducten, van 29,9 miljoen ton naar 27,4 miljoen ton (-8,6%). Het volume van voedingsmiddelen en veevoer groeide met 10 % en chemische producten met 3,4%.

BINNENVAARTVERVOER IN DE ZEEHAVEN VAN ANTWERPEN (MILJOEN TON)



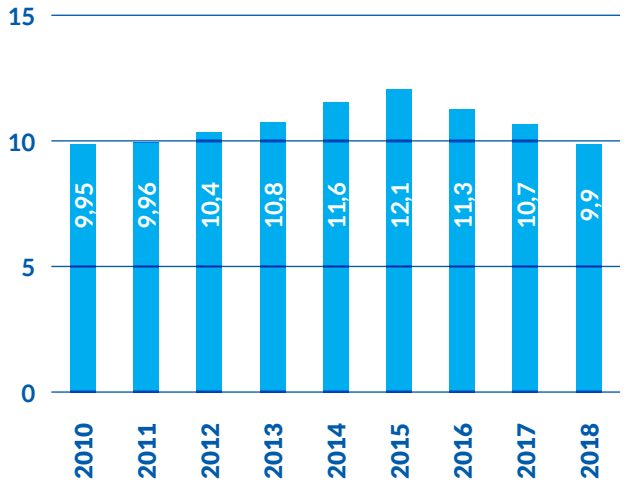
BINNENVAARTVERVOER IN DE ZEEHAVEN VAN ANTWERPEN PER GOEDERENSEGMENT (MILJOEN TON) *



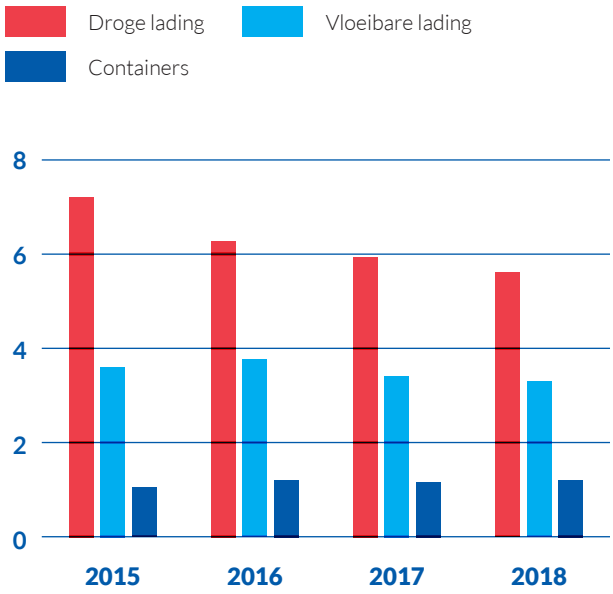
Bron: haven van Antwerpen
** Bij deze berekening is geen rekening gehouden met het vervoer van RoRo-, conventionele en overige, niet nader gespecifieerde goederen (in 2018 bedroeg het vervoersvolume voor deze drie goederensegmenten 6,7 miljoen ton, waarvan het segment conventionele goederen het grootste deel voor zijn rekening nam).*

Tussen 2017 en 2018 werden in de haven van **Hamburg** 7,5% minder goederen vervoerd door de binnenvaart. De modal split wordt in de haven van Hamburg gedomineerd door het spoor, met een aandeel van 47,1%, op de voet gevolgd door het wegvervoer (45,7%). De binnenvaart komt op de laatste plaats met 10,2%. Wat het binnenvaartvervoer betreft, bestond 44% in 2018 uit inkomend vervoer uit het achterland en 56% uit uitgaand vervoer naar het achterland.

BINNENVAARTVERVOER IN DE ZEEHAVEN VAN HAMBURG (MILJOEN TON)



BINNENVAARTVERVOER IN DE ZEEHAVEN VAN HAMBURG PER GOEDERENSEGMENT (MILJOEN TON)*

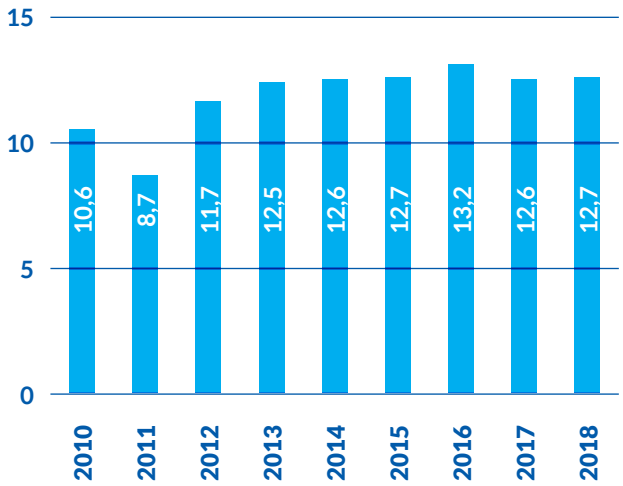


Bron: bureau van de statistiek van Hamburg
** Bij deze berekening is geen rekening gehouden met de algemene lading.*

In 2018 deden 9487 binnenvaartschepen de haven van **Constanța** aan, waarvan 5966 duw- of sleepbakken (63%) en 1328 duwboten (14%). Het binnenvaartvervoer bleef met 12,7 miljoen ton in 2018 stabiel in vergelijking met 2017. De haven van Constanța is de belangrijkste zeehaven aan de Zwarte Zee en is van groot belang voor het vervoer van granen (met een aandeel van 38%), vooral als doorvoerhaven voor dit segment. Meststoffen, non-ferro- en ijzerertsen (29% aandeel) zijn eveneens belangrijke goederensegmenten voor de haven.

Containervervoer is van oudsher beperkt in de haven van Constanța. In 2018 bedroeg dit 1266 TEU, een afname ten opzichte van 2017, toen 4849 TEU werd vervoerd.

BINNENVAARTVERVOER IN DE ZEEHAVEN VAN CONSTANȚA (MILJOEN TON)



Bron: haven van Constanța/Roemeens instituut voor de statistiek

BINNENVAARTVERVOER
IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE BINNENHAVENS

RIJNHAVENS

BINNENVAARTVERVOER IN DE BELANGRIJKSTE RIJNHAVENS (MILJOEN TON)

	2016	2017	2018	2018/2017
Duisburg	55,6	52,2	48,1	-7,7%
Keulen	11,0	10,7	8,9	-17,6%
Neuss	7,7	8,0	7,6	-4,3%
Mannheim	8,7	9,7	7,5	-22,1%
Karlsruhe	6,2	7,2	6,4	-11,3%
Ludwigshafen*	6,9	5,6	6,1	+9,0%
Straatsburg	7,5	8,0	5,9	-26,4%
Bazel	5,9	5,8	4,7	-18,9%
Mulhouse	4,9	4,8	4,4	-9,7%
Kehl	3,5	3,5	3,9	+11,3%
Krefeld	3,2	3,4	3,3	-1,1%
Düsseldorf	1,8	1,7	1,6	-6,3%
Totaal	122,9	120,6	108,4	-10,3%

Bron: Destatis, haven van Straatsburg, Schweizerische Rheinhäfen, haven van Mulhouse
**Het resultaat in Ludwigshafen werd in de hand gewerkt door een eenmalige gebeurtenis. In 2017 heeft zich een ongeval voorgedaan waardoor in dat jaar veel minder vracht kon worden vervoerd (de scheepvaart werd tijdelijk omgeleid naar Mannheim).*

Haven van Straatsburg

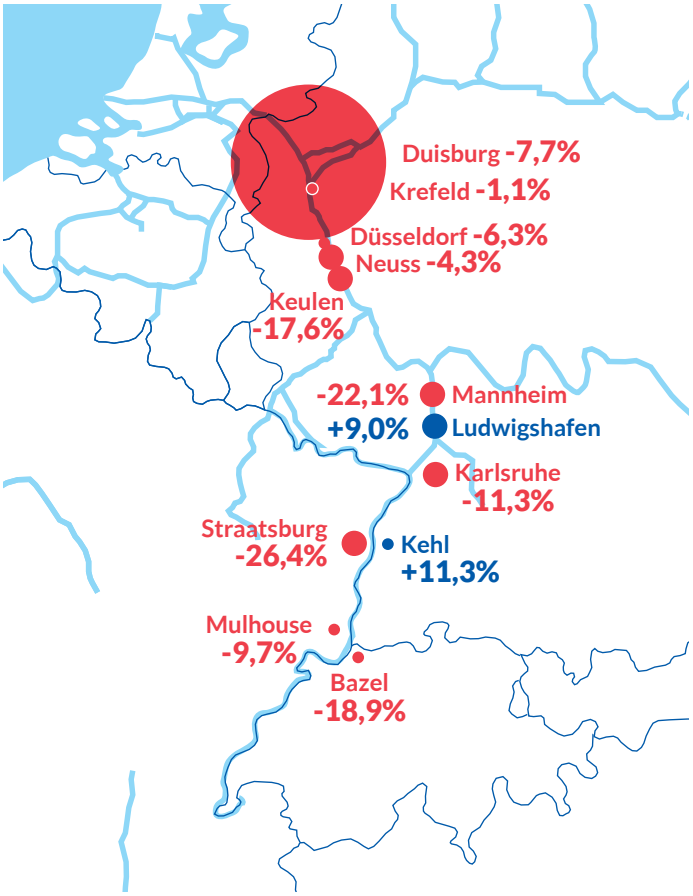
De activiteiten van de Haven van Straatsburg (PAS) werden negatief beïnvloed door de lange laagwaterperiodes (half juli tot eind december 2018): schepen hadden een beperkte beladingsgraad en containerschepen konden twee maanden niet varen. Als gevolg daarvan werd een groot deel van het goederenvervoer naar het spoor verplaatst. Containervervoer per spoor nam met 19% toe. Ondanks het moeilijke jaar kijkt de haven echter vooruit en heeft het plannen voor een uitbreiding van de containerterminals.[17]

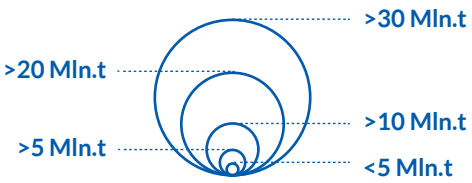
[17] Bron: Dernières Nouvelles d'Alsace, artikel in de lokale krant DNA "Le port de Strasbourg pénalisé par les basses eaux du Rhin" (Haven van Straatsburg heeft te lijden onder het laagwater op de Rijn), (16 januari 2019).

Haven van Kehl

De naburige haven van Straatsburg, net aan de andere kant van de Rijn, is de haven van Kehl, waar naast andere belangrijke bedrijven een grote elektrostaalfabriek in de haven ligt. De staalfabriek gebruikt metaalschroot voor de productie van staal en het vervoer van ijzer en staal maakt verreweg het grootste deel uit van het totale binnenvaartvervoer in Kehl (69% in 2018). In 2018 registreerde de haven een hoeveelheid van 2,75 miljoen ton goederen van ijzer en staal, wat neerkomt op een stijging van 4,3% ten opzichte van 2017.[18]

JAARLIJKS SCHEEPVAARTVERKEER IN TOTAAL (MILJOEN TON)





Negatief groeipercentage van het mondiale vervoer in 2018 t.o.v. 2017

Positief groeipercentage van het mondiale vervoer in 2018 t.o.v. 2017

[18] *Bron: Kehler Hafenbericht 2018.*

FRANSE EN BELGISCHE BINNENHAVENS

BINNENVAARTVERVOER IN DE BELANGRIJKSTE FRANSE EN BELGISCHE BINNENHAVENS
(MILJOEN TON)

	2016	2017	2018	2018/2017
Parijs	20,3	21,2	22,1	+4,5%
Luik	15,5	15,9	16,0	+0,1%
Straatsburg	7,5	8,0	5,9	-26,4%
Brussel	4,3	4,8	5,2	+7,7%
Namen	5,2	5,3	5,1	-4,1%
Mulhouse	4,9	4,8	4,4	-9,7%
Metz	1,5	1,6	1,9	+18,3%
Rijsel	1,7	1,8	1,8	-0,6%
Villefranche-sur-Saône	0,7	1,8	1,7	-3,4%
Lyon	1,4	1,5	1,4	-5,9%
Chalon-sur-Saône en Mâcon *	1,0	1,1	0,8	-25,0%
Totaal	64,0	67,8	66,3	-2,2%

Bron: haven van Parijs, haven van Luik, haven van Straatsburg, haven van Mulhouse, haven van Brussel, haven van Namen, nieuwe haven van Metz, haven van Rijsel, VNF
**Aproport*

Haven van Luik

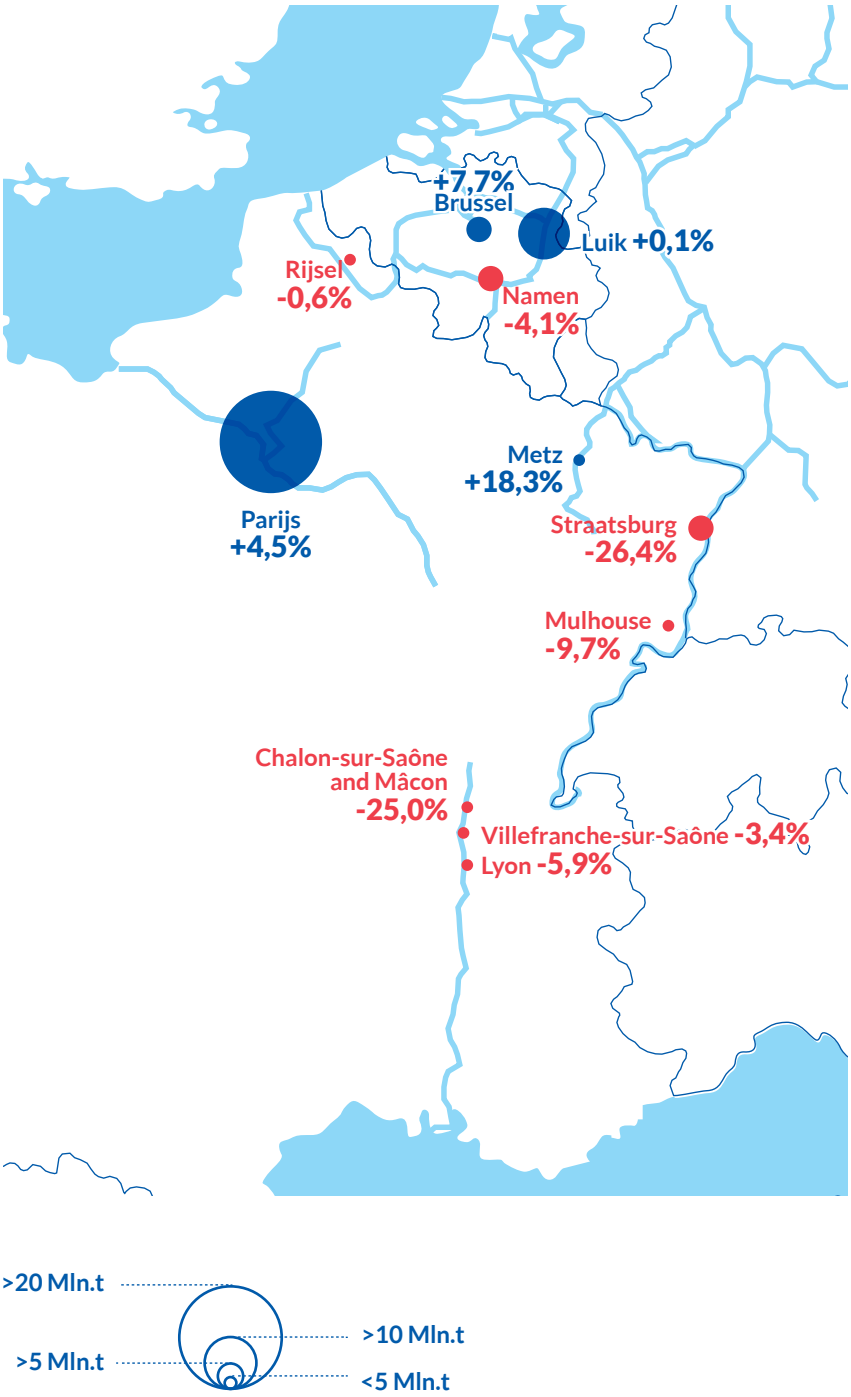
In de op twee na grootste Europese binnenhaven profiteerde het vrachtvervoer van een toename van het containervervoer (met 20%, in ton). Containers en diverse goederen haalden een volume van bijna 0,9 miljoen ton. Dit komt neer op meer dan 85.000 TEU (+15%). Een andere positieve ontwikkeling was het herstel van de lokale staalproductie, wat leidde tot een toename van het vervoer van metalen.[19]

Haven van Metz

De haven van Metz ligt aan de Moezel in Lotharingen en is de grootste binnenhaven van Frankrijk voor graan. Volgens gedetailleerde havenstatistieken werd in 2018 1,7 miljoen ton graan en andere landbouwbouwproducten uitgevoerd via de binnenvaart; dit is een grote toename ten opzichte van 2017, toen door zeer slechte oogstresultaten de uitvoer van graan slechts 1,4 miljoen ton bedroeg.

[19] *Bron: Autonome Haven van Luik, persmededeling van 20 februari 2019.*

JAARLIJKS SCHEEPVAARTVERKEER IN TOTAAL (MILJOEN TON)



Negatief groeipercentage van het mondiale vervoer in 2018 t.o.v. 2017

Positief groeipercentage van het mondiale vervoer in 2018 t.o.v. 2017

DONAUHAVENS

BINNENVAARTVERVOER IN DE BELANGRIJKSTE DONAUHAVENS (MILJOEN TON)

	2016	2017	2018	2018/2017
Constanța	12,7	12,1	12,1	-0,6%
Galati	6,6	6,3	6,4	+0,9%
Izmael	5,7	5,1	4,7	-8,1%
Smederovo	2,5	3,2	3,6	+12,6%
Linz	4,0	4,2	3,2	-25,4%
Tulcea	1,5	1,3	1,7	+31,3%
Pancevo	1,0	1,1	1,4	+30,0%
Bratislava	1,9	2,1	1,5	-26,8%
Regensburg	1,3	1,5	1,1	-22,0%
Wenen	1,1	1,1	1,0	-7,7%
Drobeta Turnu Severin	1,0	1,2	1,1	-5,4%
Prahovo	0,7	0,9	1,0	+13,3%
Novi Sad	1,3	1,2	1,0	-11,3%
Boedapest	1,0	1,1	0,9	-18,2%
Totaal	42,3	42,4	40,6	-4,2%

Bron: marktobservatieverslag van de Donaucommissie, Roemeens instituut voor de statistiek, Hongaars bureau voor de statistiek, Destatis

Haven van Linz

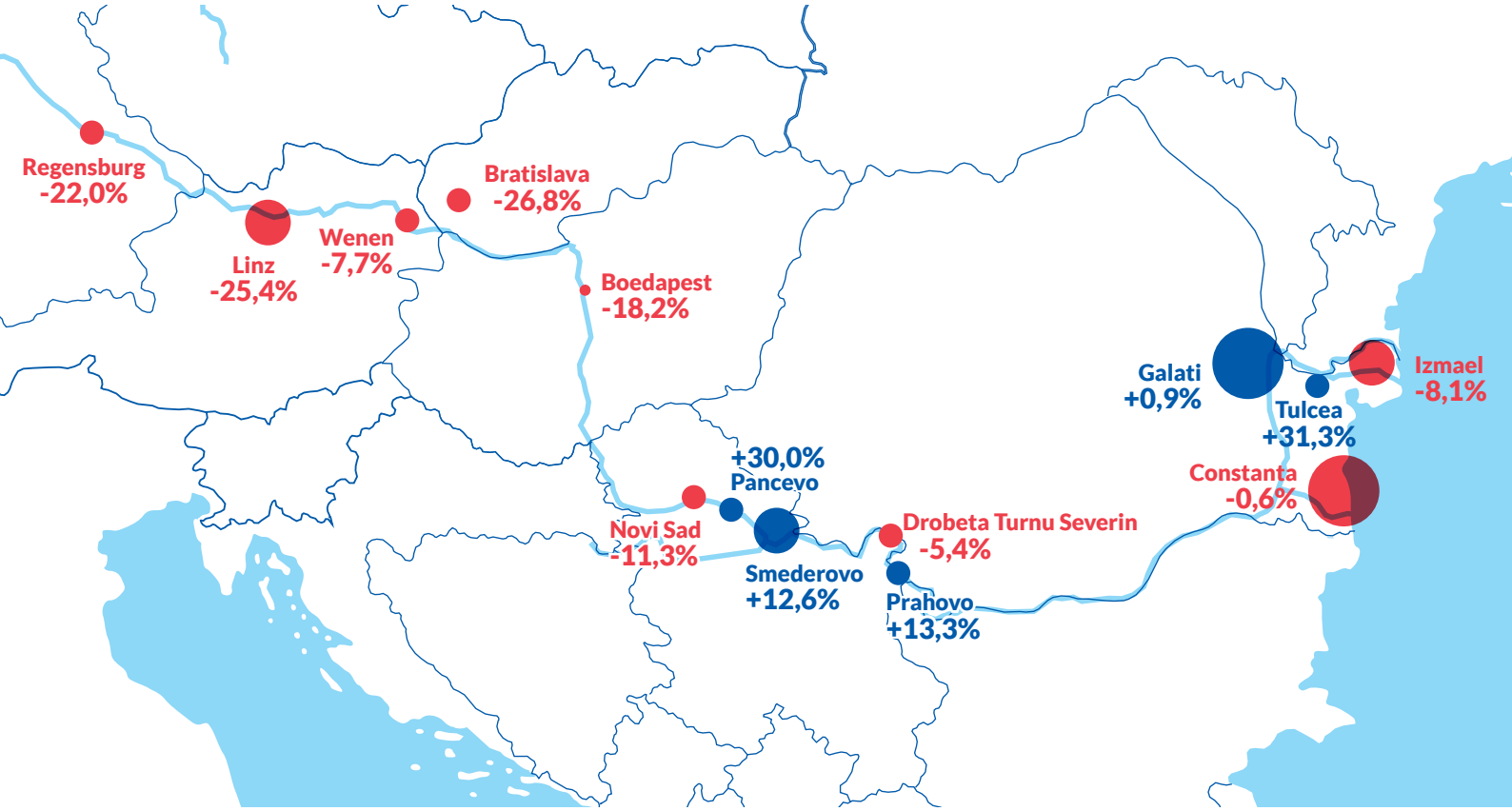
In totaal voerden alle Oostenrijkse binnenhavens tezamen in 2018 circa 2,1 miljoen ton ijzererts in, wat neerkomt op 52% van alle geloste goederen in Oostenrijkse havens. 89,2% van dit ijzererts werd gelost in de haven van Linz, het centrum van de Oostenrijkse staalindustrie.[20]

Haven van Bratislava

Volgens het marktobservatieverslag van 2019 van de Donaucommissie voorziet het ontwikkelingsplan voor de haven van Bratislava in de modernisering van de haven als intermodale haven en in de aanleg van een terminal voor de productie en distributie van vloeibaar aardgas (LNG).

[20] *Bron: marktobservatieverslag van de Donaucommissie, april 2019.*

JAARLIJKS SCHEEPVAARTVERKEER IN TOTAAL (MILJOEN TON)



Negatief groeipercentage van het mondiale vervoer in 2018 t.o.v. 2017

Positief groeipercentage van het mondiale vervoer in 2018 t.o.v. 2017

05

GOEDERENVLOOT

- In 2018 stonden er in Europa meer dan 15.000 vrachtschepen geregistreerd. 65% van de vloot is te vinden in de Rijnoeverstaten, 23% in de Donaulanden en de overige 12% in andere Europese landen met binnenwaterwegen (Polen, Tsjechische Republiek, Italië, VK en Litouwen).
- De afgelopen tien jaar is het aandeel kleine schepen (0 < 1000 t) continu minder geworden. Dit geldt met name voor de vloot van drogeladingschepen, die traditioneel gezien een groot aantal schepen in deze groottecategorie bevat. Dat kleine schepen verloren gaan, is problematisch en een uitdaging voor de sector, waar in de nabije toekomst de nodige aandacht aan besteed zou moeten worden.
- De Rijnvloot werd uitgebreid met 17 drogeladingschepen, 28 tankers en drie duw- en sleepboten. In vergelijking met de jaren voor de financiële crisis ligt nieuwbouw nog steeds op een relatief laag peil.

VLOOTOMVANG PER MACROREGIO (AANTAL BINNENVAARTSCHEPEN) **IN EUROPA**

	Drogelading-schepen	Tankschepen	Duw- & sleepboten	
RIJNVLOOT	7000	1462	1240	9702
DONAUVLOOT	2652	204	657	3513
OVERIGE LANDEN*	1381	26#	419	1826
	11033	1692	2316	15041

Bronnen: 1) Rijnoeverstaten: VNF (Frankrijk), CBS (Nederland), Belgische Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Duitse, Luxemburgse en Zwitserse overheidsdienst voor waterwegen en scheepvaart. 2) Donaulanden: Donaucommissie. 3) Overige landen: Eurostat [iww_eq_loadcap], [iww_eq_age], Italiaans en Tsjechisch ministerie van Vervoer, Pools bureau voor de statistiek.
**Overige landen = Polen, Tsjechische Republiek, Italië, Verenigd Koninkrijk, Litouwen. # Omvat negen tankschepen in Polen, één in de Tsjechische Republiek en zestien tankschepen in Litouwen. Geen gegevens beschikbaar voor het VK en Italië.*

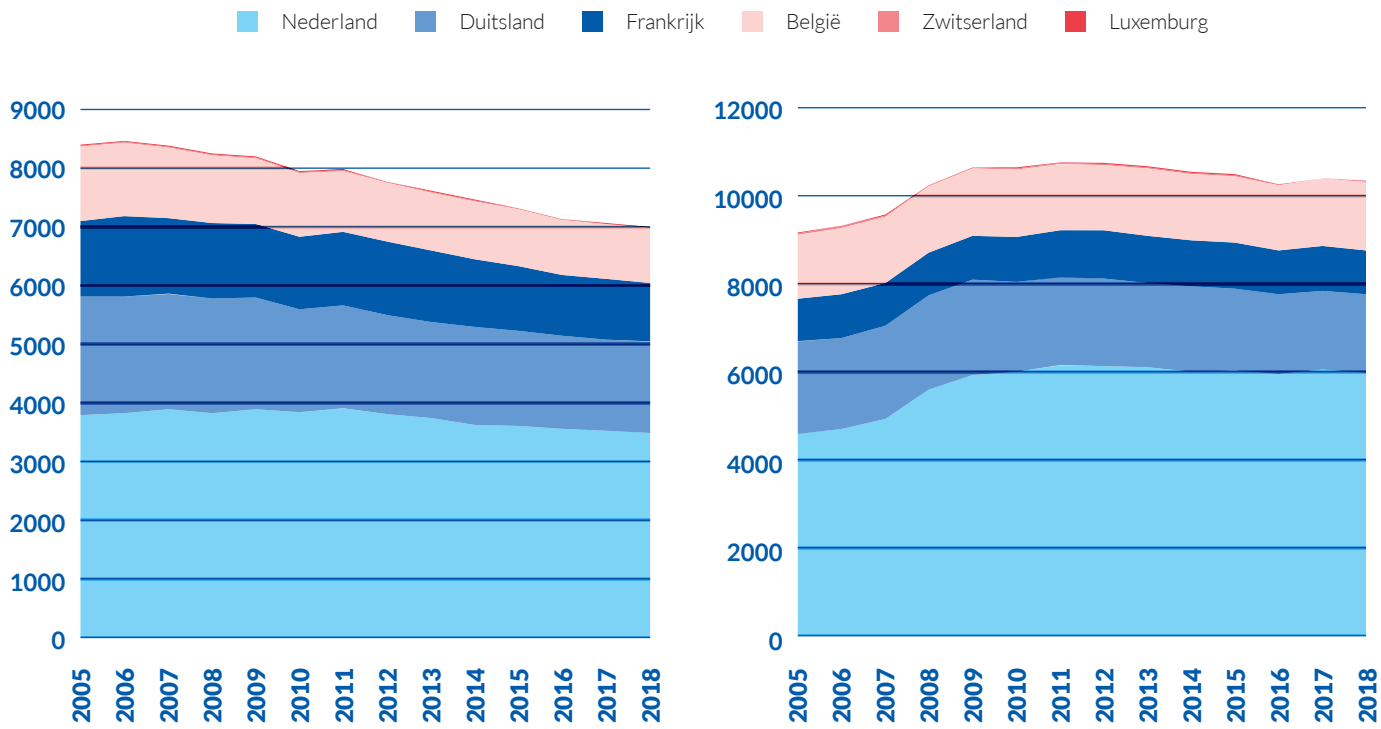
RIJNVLOOT

DROGELADINGSCHEPEN

De volgende afbeelding toont de ontwikkeling van drogeladingschepen (motorvrachtschepen en duwbakken, maar zonder duw- en sleepboten) in de Rijnoeverstaten. In deze afbeelding is alleen de actieve vloot meegerekend (schepen die ingezet worden voor het vervoer van droge lading). Hoewel het aantal schepen sinds 2005 is afgenomen, is het tonnage gestegen doordat er grotere schepen bij de vloot zijn gekomen en kleinere schepen de vloot hebben verlaten.

AANTAL DROGELADINGSCHEPEN IN DE RIJNOEVERSTATEN

LAADVERMOGEN VAN DROGELADINGSCHEPEN IN DE RIJNOEVERSTATEN (IN 1000 TON)*

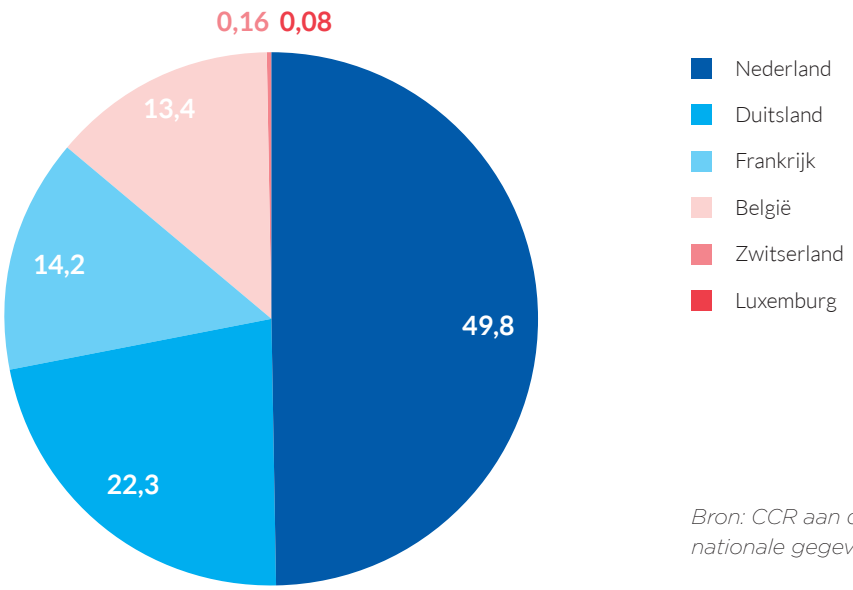


Bron: CCR aan de hand van gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek, Duitse, Luxemburgse en Zwitserse overheidsdienst voor waterwegen en scheepvaart, Belgische Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

**= motorvrachtschepen en duwbakken, maar zonder duw- en sleepboten.*

De Nederlandse drogeladingvloot is de grootste van de Rijnoeverstaten met een aandeel van bijna 50%.

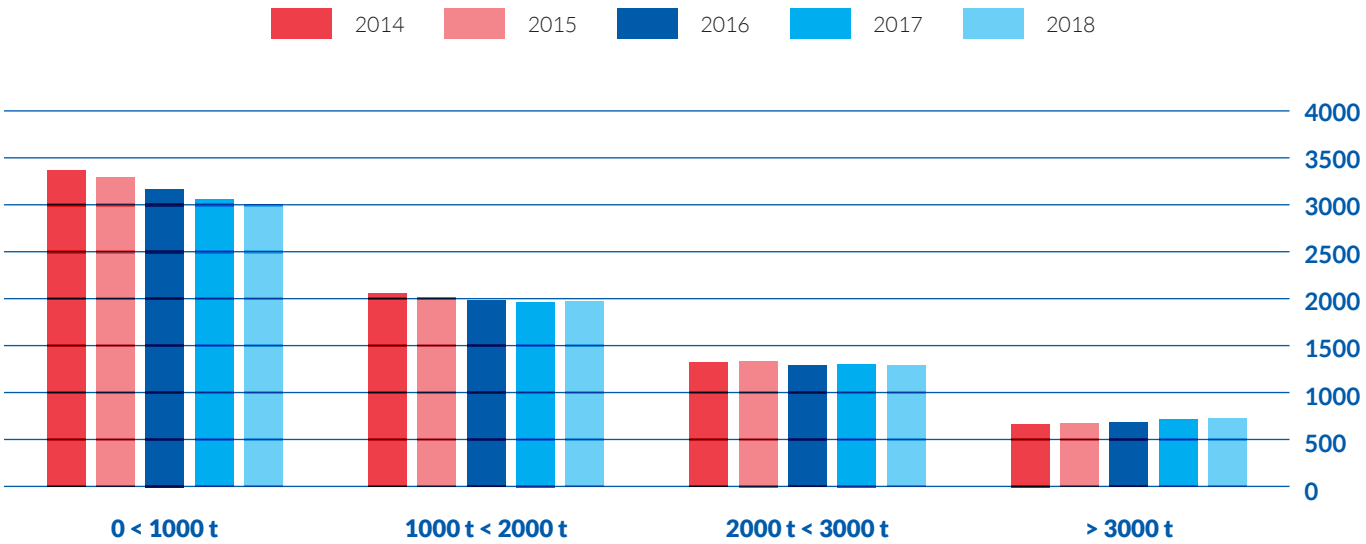
VERDELING VAN DROGELADINGSCHEPEN IN RIJNOEVERSTATEN PER LAND VAN REGISTRATIE (IN %, 2018)



Bron: CCR aan de hand van nationale gegevens

Het aantal schepen met een laadvermogen van 0 tot 1000 ton neemt af, hoewel de situatie per land verschilt. In België, Nederland en Frankrijk is het aantal kleine schepen sinds 2014 afgenomen, terwijl dit in de Duitse vloot redelijk constant is gebleven.

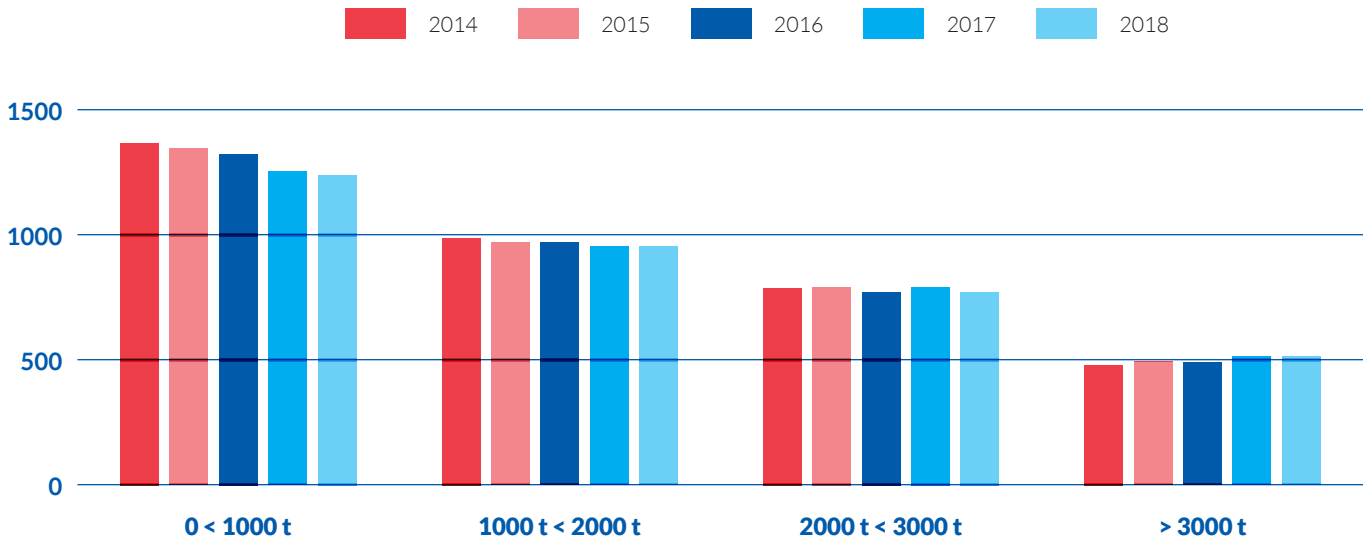
AANTAL DROGELADINGSCHEPEN PER TONNAGECATEGORIE IN DE RIJNOEVERSTATEN *



Bron: CCR aan de hand van gegevens van nationale bureaus voor de statistiek
**Rijnoeverstaten = België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland, Zwitserland. Gegevens over Duitsland voor 2018 zijn die van 2017, omdat de gegevens over de Duitse vloot van 2018 nog niet beschikbaar waren.*

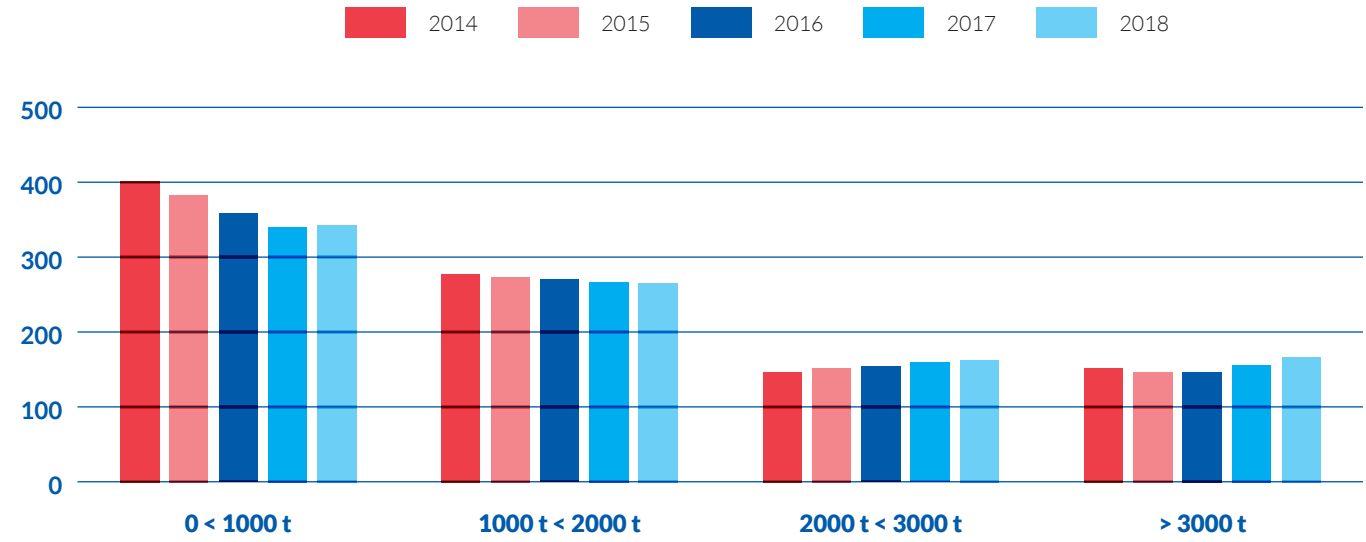
Vergelijken we de drogeladingvloten van de Rijnoeverstaten onderling, dan kunnen we vaststellen dat de categorie met de grootste schepen (> 3000 ton) aanwezig is in de Belgische en Nederlandse vloot, maar in de Franse en Duitse drogeladingvloot vrijwel geheel ontbreekt.

AANTAL DROGELADINGSCHEPEN PER TONNAGECATEGORIE IN DE NEDERLANDSE VLOOT



Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek

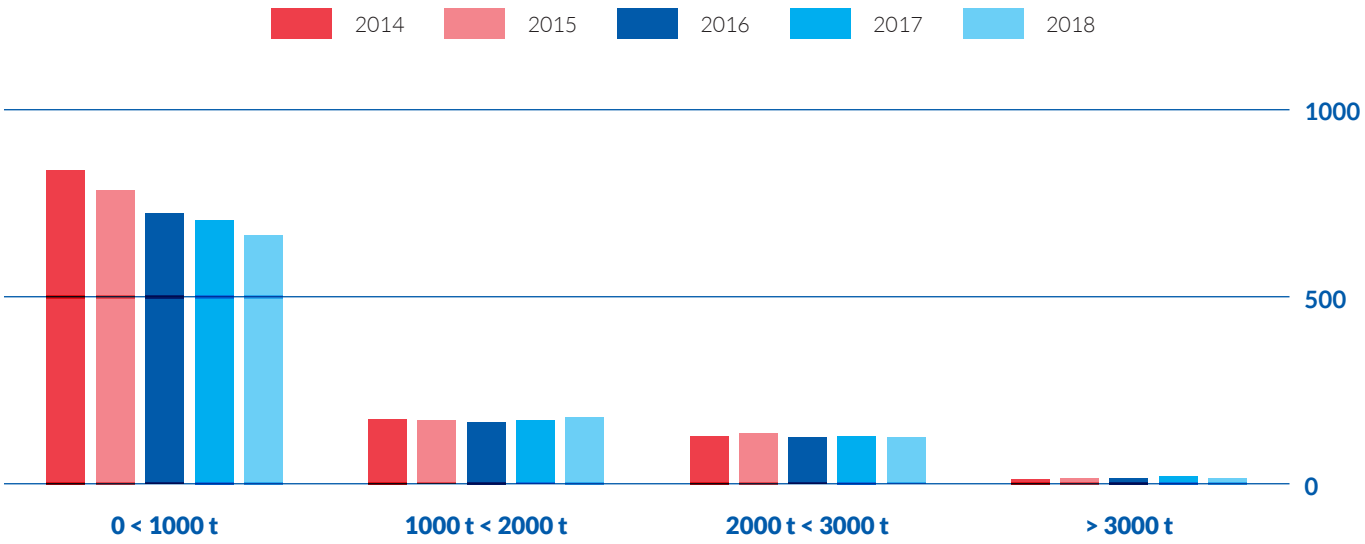
AANTAL DROGELADINGSCHEPEN PER TONNAGECATEGORIE IN DE BELGISCHE VLOOT



Bron: ITB / Belgische Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

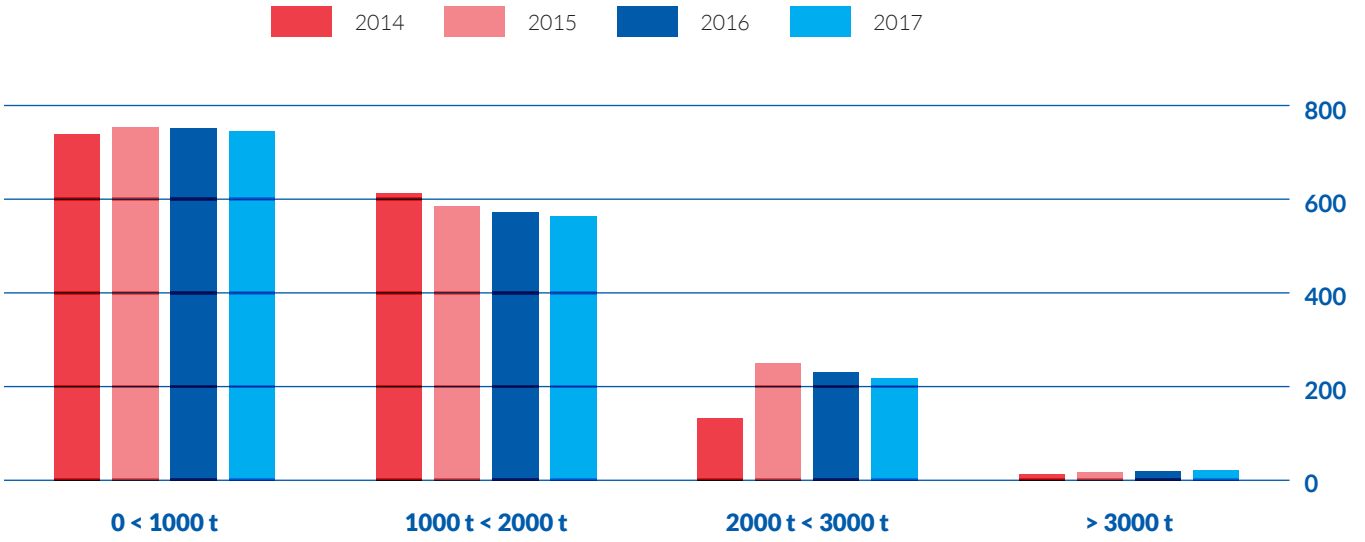
Frankrijk telt het grootste aantal schepen in de categorie (0 < 1000 ton) van alle Rijnoeverstaten. Dit aandeel bedroeg in 2014 in Frankrijk 72% (in aantal schepen), maar kromp in 2018 tot 67%. In de toekomst kan een verdere afname worden verwacht als gevolg van ernstige economische problemen in dit segment.

AANTAL DROGELADINGSCHEPEN PER TONNAGECATEGORIE IN DE FRANSE VLOOT



Bron: VNF

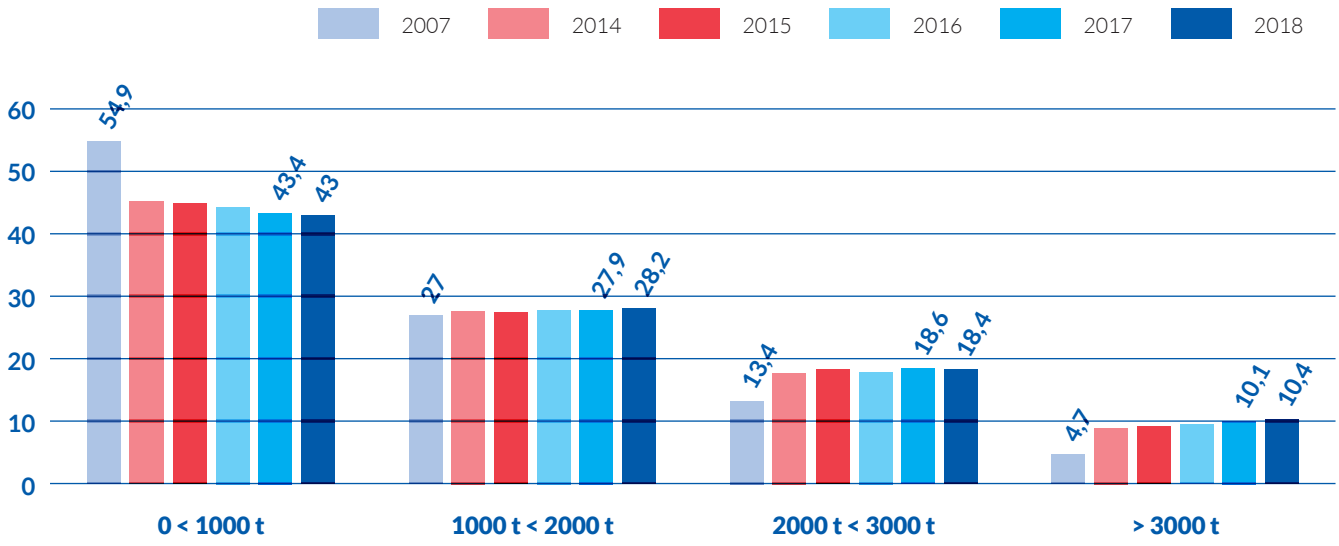
AANTAL DROGELADINGSCHEPEN PER TONNAGECATEGORIE IN DE DUITSE VLOOT



Bron: CCR aan de hand van gegevens van de Duitse waterwegbeheerder

Kijken we naar de totale Rijnvloot van drogeladingschepen, dan zien we dat de verhoudingen van de verschillende grootteklassen niet sterk zijn veranderd sinds 2014. Vergelijken we de cijfers van 2007 met die van 2018 dan zien we dat ze de afgelopen tien jaar wel zijn veranderd.

AANTAL SCHEPEN PER TONNAGECATEGORIE IN % VAN HET TOTAAL AANTAL DROGELADINGSCHEPEN IN DE RIJNVLOOT*



Bron: CCR aan de hand van gegevens van nationale bureaus voor de statistiek
**Aandeel is gebaseerd op het aantal schepen dat onder een bepaalde tonnagecategorie valt, vergeleken met het totale aantal drogeladingschepen in de Rijnvloot. Bij optelling komen de aandelen per jaar dus uit op 100%.*

TANKSCHEPEN

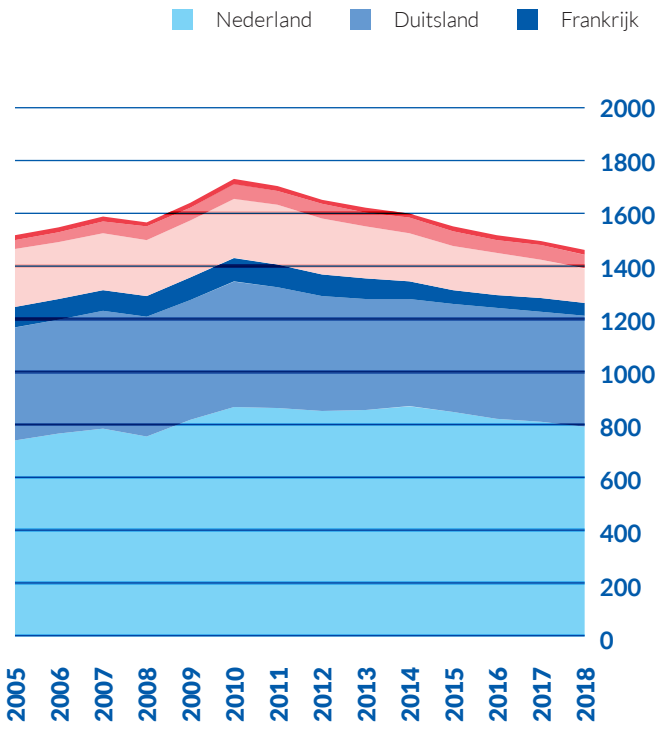
Uit de gegevens blijkt een toename van het totale laadvermogen van de tankschepen in de Rijnvloot tussen 2005 en 2010 als gevolg van de investering in nieuwe dubbelwandige schepen. 2011 was het jaar met de grootste toename van het aantal dubbelwandige schepen (+127), gevolgd door 2010 (+112). Sindsdien is het aantal nieuwe schepen afgezwakt tot 33 nieuwe dubbelwandige schepen in 2018 (inclusief enkelwandige schepen die dubbelwandig werden gemaakt).[21] Volgens het European Barge Inspection Scheme (EBIS, Europees controlesysteem voor binnenvaartschepen), waren er in 2019 in Europa 1079 dubbelwandige tankschepen.

Sinds het aantal nieuwe schepen na 2011 afnam en enkelwandige schepen geleidelijk uit de vloot verdwenen zijn (door het naderende einde van de overgangsperiode)[22], is de totale omvang van de tankvloot in de Rijnoeverstaten na 2011 gekrompen.

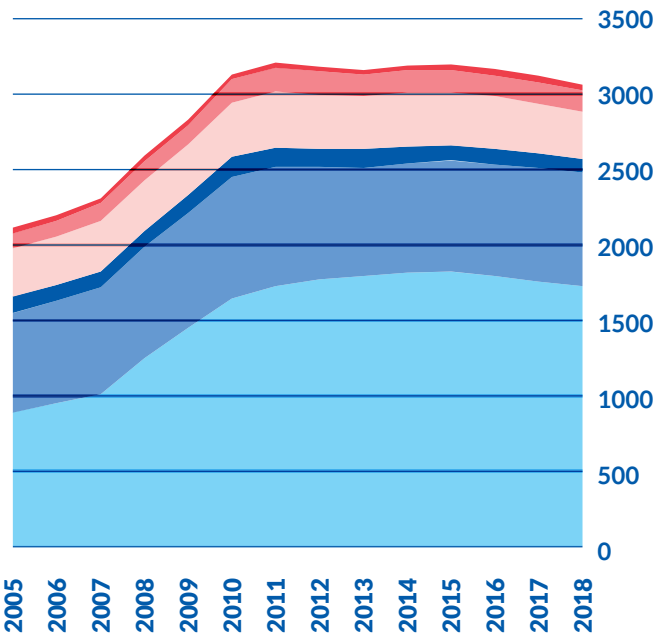
Het laadvermogen bleef echter op een hoog niveau, aangezien er in de jaren na 2011 nog steeds nieuwe grote dubbelwandige tankschepen op de markt kwamen, terwijl de enkelwandige schepen die de markt verlieten, vrij klein waren.

[21] Bron: European Barge Inspection Scheme (EBIS).
[22] Volgens de overgangsbepalingen moet het leeuwendeel van alle vloeibare lading per 1 januari 2019 in dubbelwandige schepen worden vervoerd.

AANTAL TANKSCHEPEN IN DE RIJNOEVERSTATEN



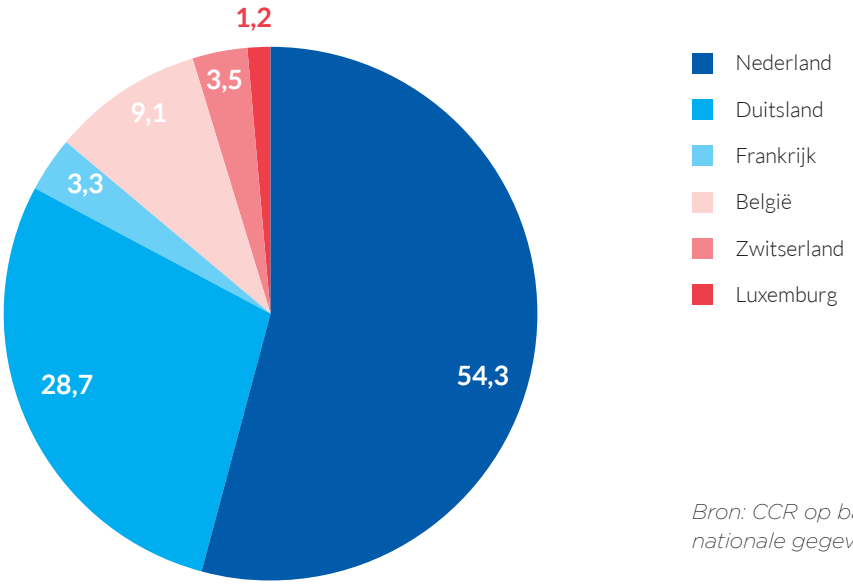
LAADVERMOGEN VAN DE TANKSCHEPEN IN DE RIJNOEVERSTATEN (IN 1000 TON)



Bron: CCR op basis van nationale gegevensbronnen

Kijken we naar het land van registratie van de tankvloot, dan zien we dat 54% van de tankschepen van alle Rijnoeverstaten in Nederland geregistreerd is.

VERDELING VAN TANKSCHEPEN IN RIJNOEVERSTATEN PER LAND (IN %, 2018)

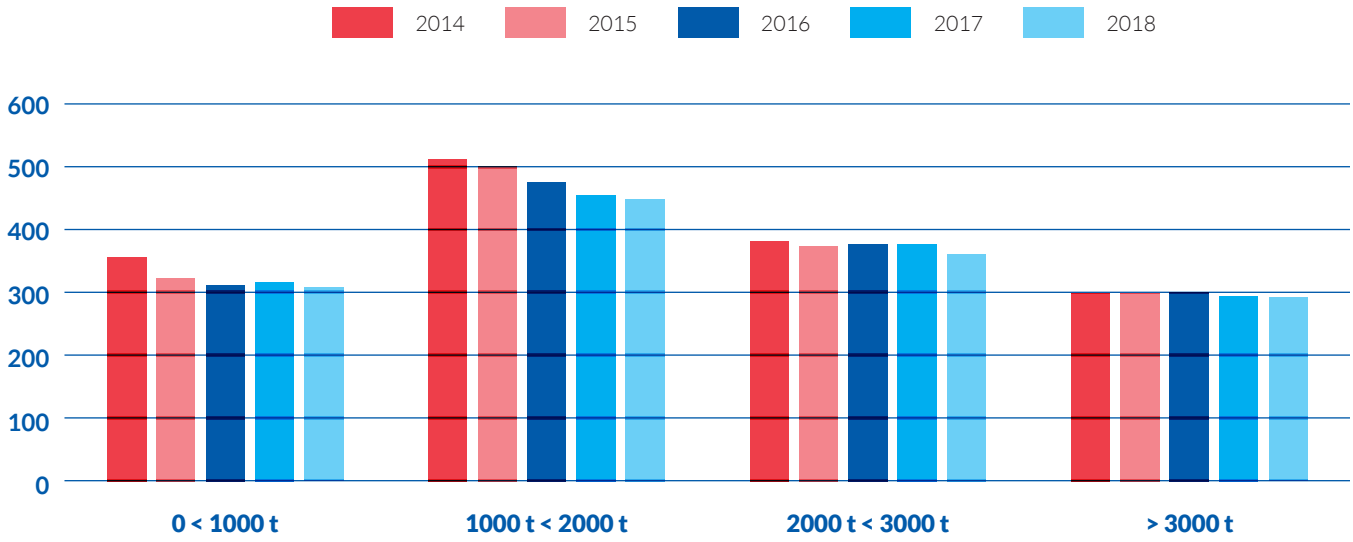


Bron: CCR op basis van nationale gegevensbronnen

Uit de totale evolutie van het aantal schepen per grootteklasse blijkt dat de vrij kleine tankschepen (0 < 1000 ton en 1000 < 2000 ton) sinds 2014 in aantal zijn afgenomen.

In 2018 waren er in de Rijnoeverstaten 761 schepen in de twee kleinste tonnagecategorieën (0 < 1000 ton; 1000 < 2000 ton), vergeleken met 873 in 2014. Dit komt neer op een afname van 112 schepen in slechts vier jaar tijd.

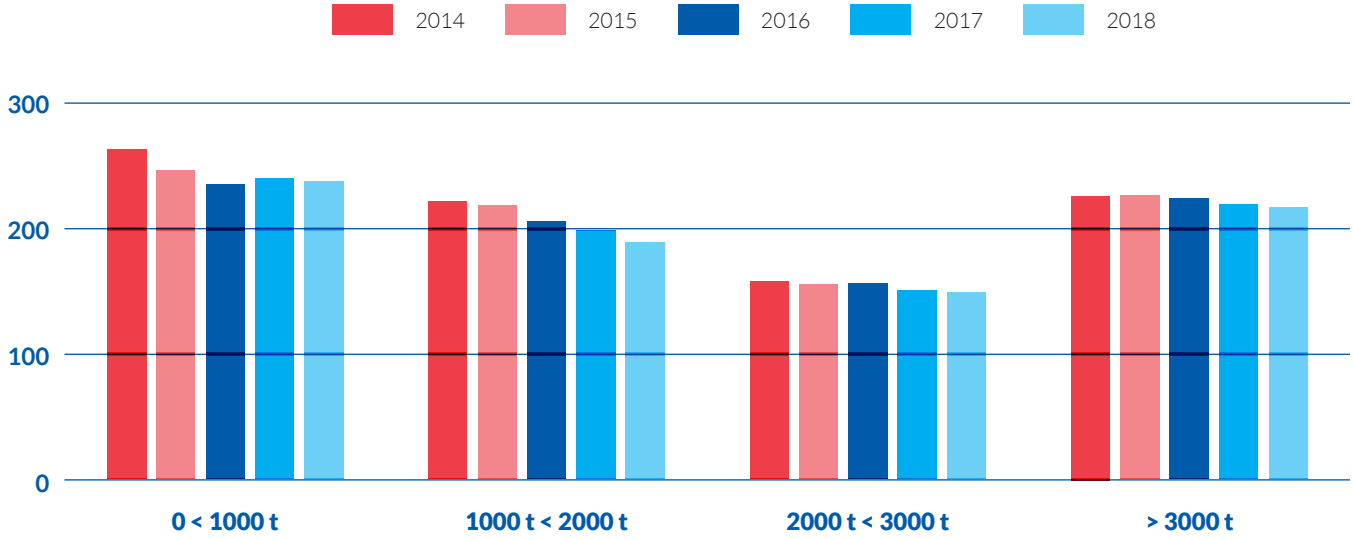
AANTAL TANKSCHEPEN PER TONNAGECATEGORIE IN DE RIJNOEVERSTATEN



Bron: CCR op basis van nationale gegevensbronnen

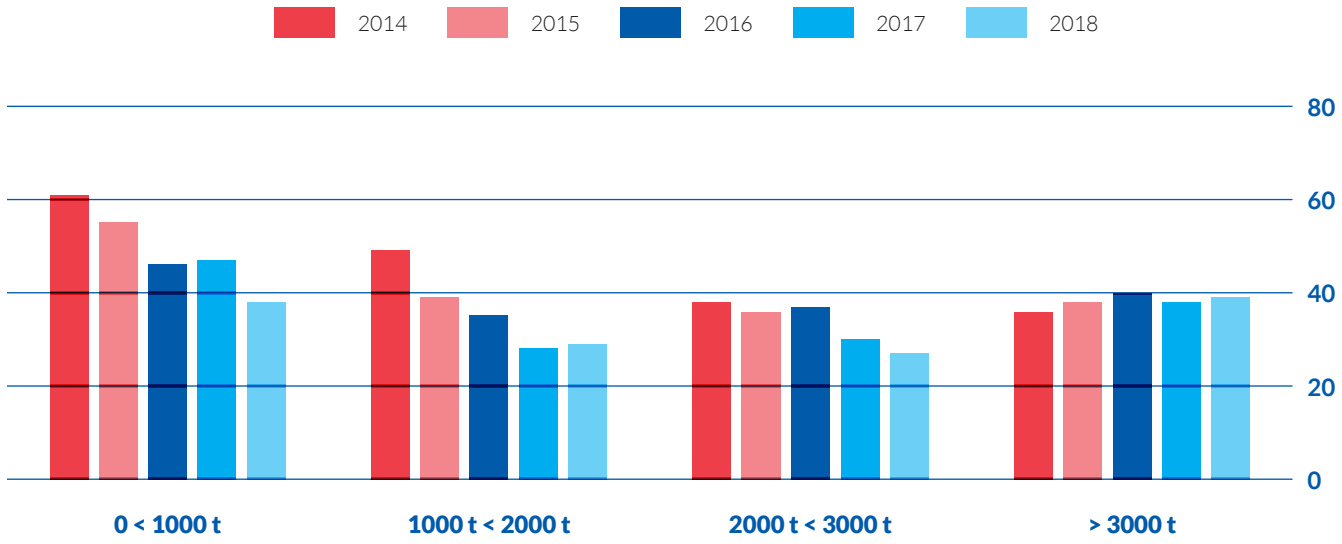
Er is een opvallende gemene deler met de drogeladingvloot. Ook voor tankschepen geldt dat de Nederlandse en Belgische vloten een aanzienlijk aantal schepen in de categorie (> 3000 ton) tellen en deze categorie nauwelijks vertegenwoordigd is in de Franse en Duitse vloot.

AANTAL TANKSCHEPEN PER TONNAGECATEGORIE IN DE NEDERLANDSE VLOOT



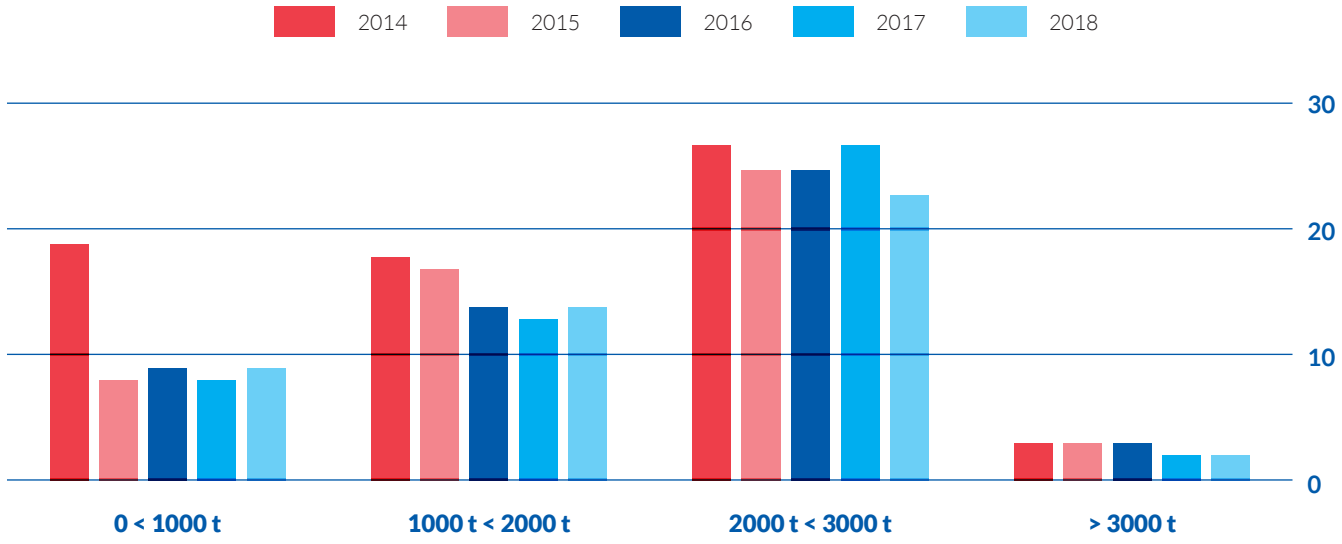
Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek

AANTAL TANKSCHEPEN PER TONNAGECATEGORIE IN DE BELGISCHE VLOOT



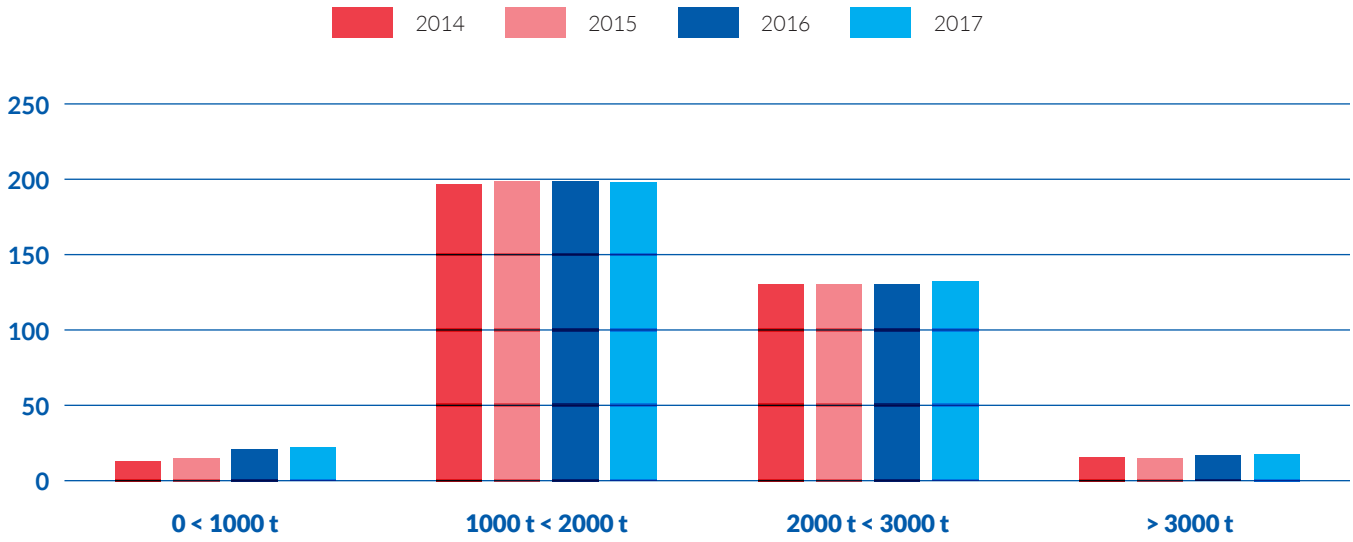
Bron: CCR aan de hand van gegevens van de ITB / Belgische Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

AANTAL TANKSCHEPEN PER TONNAGECATEGORIE IN DE FRANSE VLOOT



Bron: CCR aan de hand van gegevens van VNF

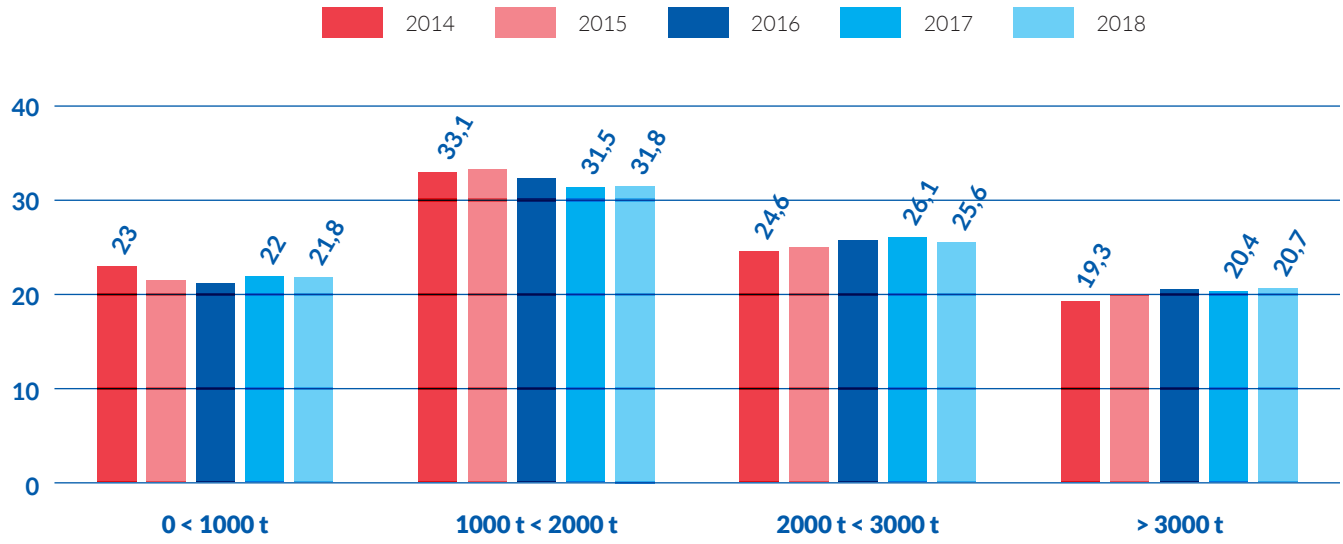
AANTAL TANKSCHEPEN PER TONNAGECATEGORIE IN DE DUITSE VLOOT



Bron: CCR aan de hand van gegevens van de Duitse waterwegbeheerder

Uit het overzicht van het totale aantal actieve tankschepen in de Rijnoeverstaten kan worden afgelezen dat het aandeel van de twee grootste categorieën is gegroeid, terwijl dat van de twee kleinere categorieën is afgenomen.

AANTAL SCHEPEN PER TONNAGECATEGORIE IN % VAN HET TOTAAL AANTAL TANKSCHEPEN IN DE RIJNVLOOT *



Bron: CCR aan de hand van nationale gegevensbronnen
**Aandeel is gebaseerd op het aantal tankschepen dat onder een bepaalde tonnagecategorie valt, vergeleken met het totaal aantal tankschepen in de Rijnvloot. Bij optelling komen de aandelen per jaar dus uit op 100%.*

In de Rijnoeverstaten bevinden zich thans ook circa 1240 duw- en sleepboten, waarvan 718 Nederlandse en 411 Duitse. Dit aantal is sinds 2008 vrij constant gebleven.

DONAUVLOOT

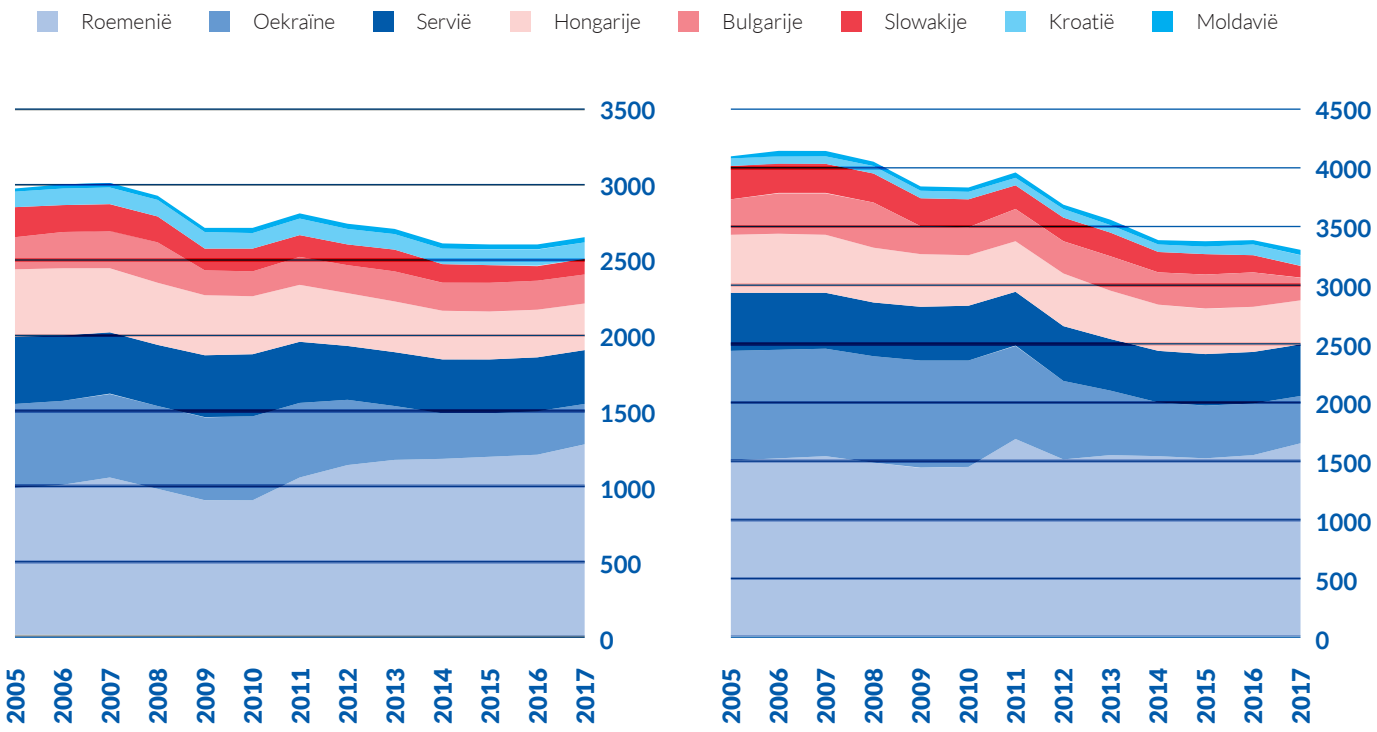
DROGELADINGSCHEPEN

De volgende grafiek toont de evolutie van drogeladingschepen (motorvrachtschepen en duwbakken, maar zonder duw- en sleepboten) in de Donaulanden. Zowel het aantal schepen als het laadvermogen is sinds 2005 afgenomen.

Evolutie van de drogeladingvloot in de Donaulanden

AANTAL DROGELADINGSCHEPEN IN DE DONAULANDEN

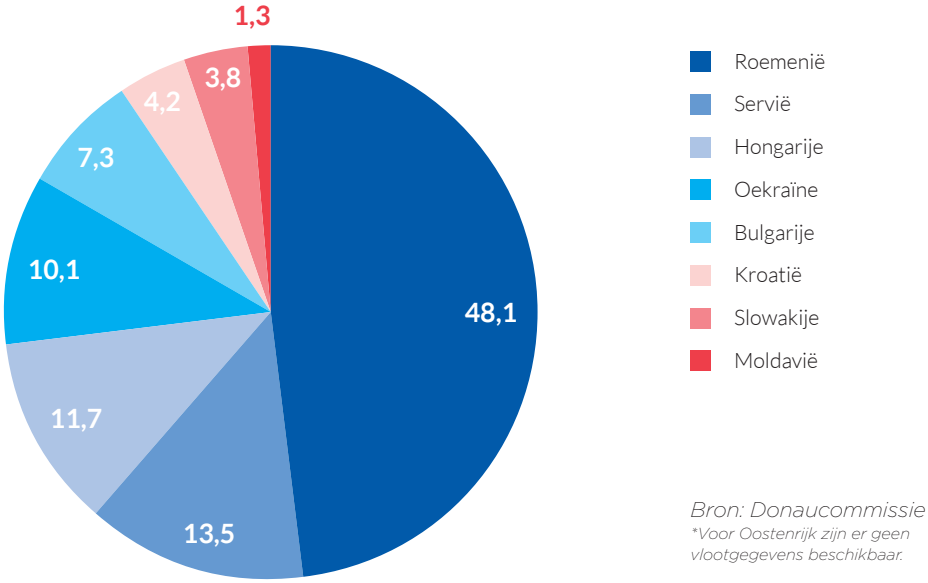
LAADVERMOGEN VAN DROGELADINGSCHEPEN IN DE DONAUVLOOT (IN 1000 T)



Bron: Donaucommissie

De Roemeense drogeladingvloot is de grootste in het Donaubekken met een aandeel van circa 48% van alle drogeladingschepen.

VERDELING VAN DROGELADINGSCHEPEN IN DE DONAUVLOOT PER LAND VAN REGISTRATIE (IN %, 2017)*

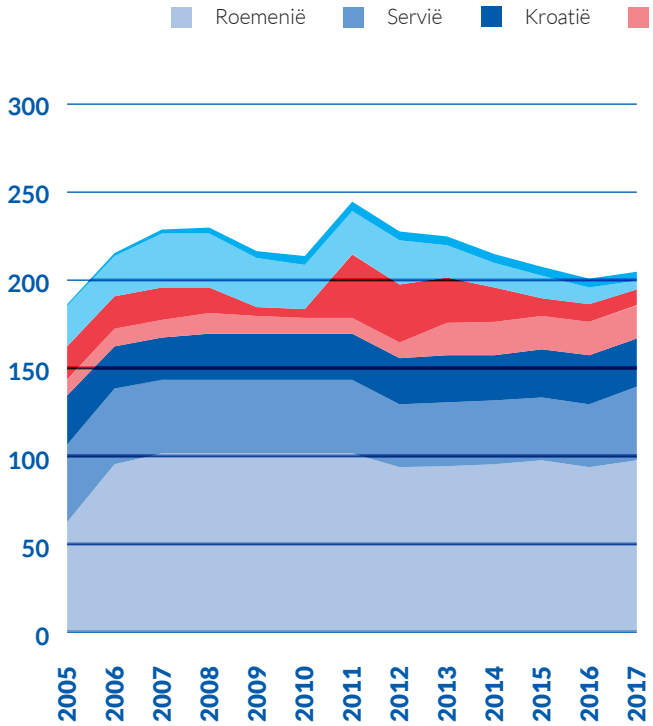


Bron: Donaucommissie
**Voor Oostenrijk zijn er geen vlootgegevens beschikbaar.*

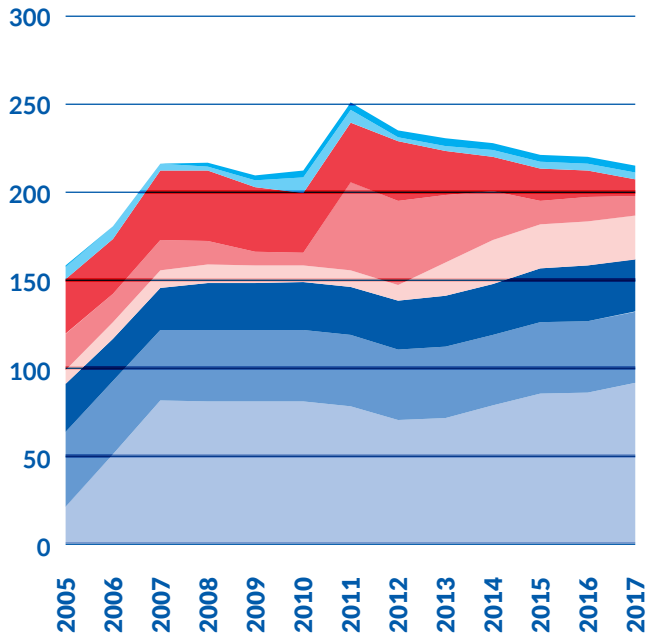
TANKSCHEPEN

Evolutie van de tankvloot in de Donaulanden

AANTAL TANKSCHEPEN IN DE DONAULANDEN



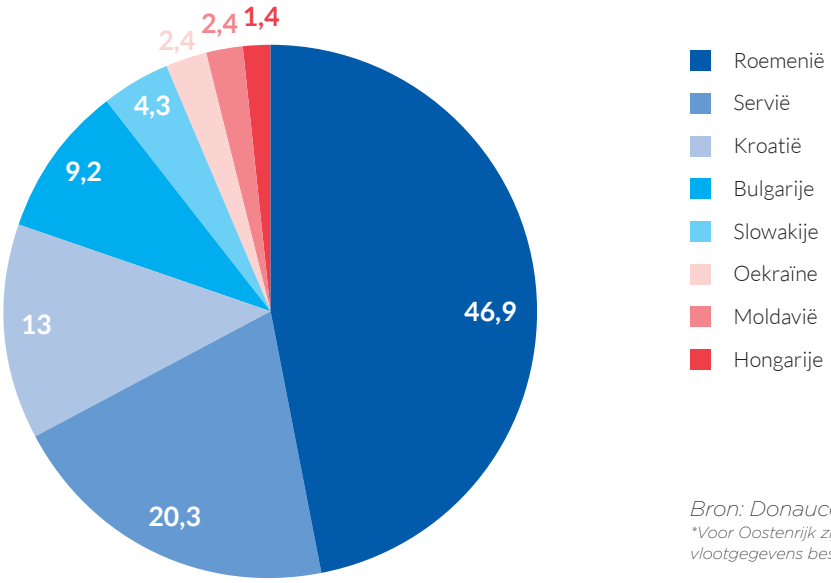
LAADVERMOGEN VAN TANKSCHEPEN IN DE DONAUVLOOT (IN 1000 T)



Bron: Donaucommissie

Ook wat tankschepen betreft, heeft Roemenië het grootste aandeel in het Donaustroomgebied met circa 47% van alle tankschepen.

VERDELING VAN TANKERS IN DE DONAUVLOOT PER LAND VAN REGISTRATIE (IN %, 2017)*



Bron: Donaucommissie
**Voor Oostenrijk zijn er geen vlootgegevens beschikbaar.*

In 2017 telden de Donaulanden 657 duw- en sleepboten, waarvan 300 Roemeense schepen. Net als in het Rijnstroomgebied is het aantal duw- en sleepboten de afgelopen tien jaar min of meer stabiel gebleven.

GOEDERENVLOOT
IN OVERIGE EUROPESE LANDEN

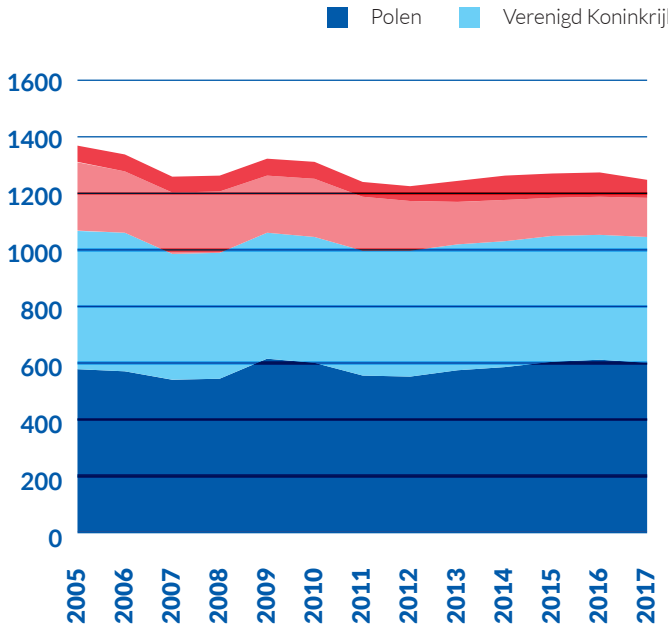
Voor Polen, Tsjechië, het Verenigd Koninkrijk en Litouwen zijn de vlootcijfers tussen 2005 tot 2017 consistent en overgenomen uit de gegevens van *Eurostat [iww_eq_loadcap]*. Hierbij moet worden opgemerkt dat met deze database geen onderscheid kan worden gemaakt tussen drogeladingschepen en tankers.

- Volgens informatie van het Poolse bureau voor de statistiek telt Polen 598 vrachtschepen, waarvan 9 tankers, die kunnen worden onderverdeeld in motortankschepen (7) en tankduwbakken (2).
- Het Tsjechische ministerie van Vervoer geeft aan dat van de 139 vrachtschepen in de Tsjechische vloot er slechts één tankschip is (met bouwjaar 1951 en een laadvermogen van 297 ton).
- Het Litouwse bureau voor de statistiek geeft aan dat 16 van de 63 vrachtschepen in Litouwen tankschepen zijn.

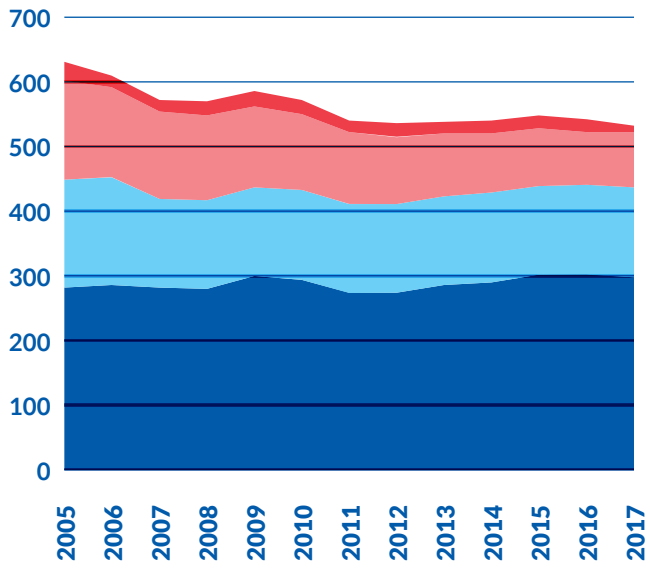
Voor Italië wijzen zowel gegevens van Eurostat[23] als van het Italiaanse ministerie van Vervoer op een sterke structurele breuk in het aantal schepen tussen 2009 en 2010. Dit duidt op een statistische herindeling of een andere fundamentele verandering. Daarom is besloten om de Italiaanse cijfers niet in de grafiek met de cijfers van andere landen op te nemen.

Voor de jaren 2011-2017 lijken de Italiaanse cijfers vrij consistent: zowel de gegevens van Eurostat als die van het Italiaanse ministerie van Vervoer geven aan dat er in 2017 in Italië 63 vrachtschepen met eigen aandrijving waren en 73 duwbakken. Alles bij elkaar waren er in 2017 136 Italiaanse vrachtschepen.

AANTAL MOTORVRACHTSCHEPEN EN DUWBAKKEN *



LAADVERMOGEN VAN MOTORVRACHTSCHEPEN EN DUWBAKKEN (1000 T)*



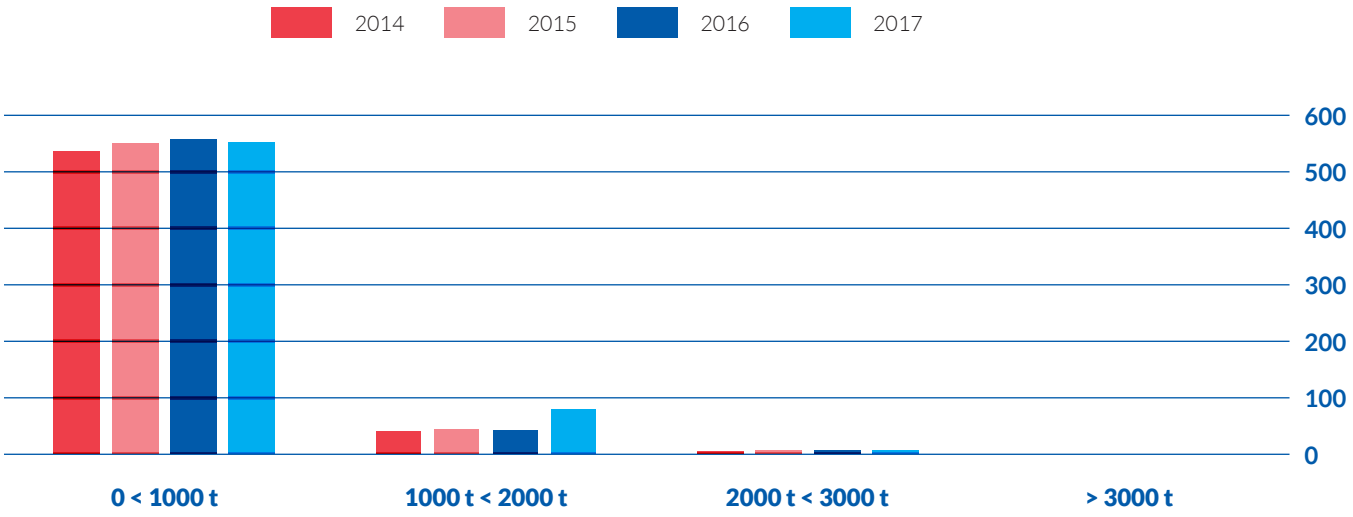
Bron: Eurostat [iww_eq_loadcap]
**Drogelading- en tankschepen bij elkaar opgeteld.*
[23] [iww_eq_loadcap]

De Italiaanse vloot bestond in 2017 uit 14 duw- en sleepboten, terwijl er in Polen 219, in het Verenigd Koninkrijk 92, in Tsjechië 71 en in Litouwen 37 waren.

Het gemiddelde laadvermogen van de vrachtschepen in deze vijf landen is kleiner dan dat in de Rijnoeverstaten. Van deze vijf landen hadden Tsjechische schepen in 2017 met 626 ton gemiddeld het grootste laadvermogen. De Poolse vloot had een gemiddeld laadvermogen van 501 ton in 2017 en de Britse vloot 310 ton. Al met al had Litouwen de kleinste schepen met een gemiddeld laadvermogen van slechts 159 ton.

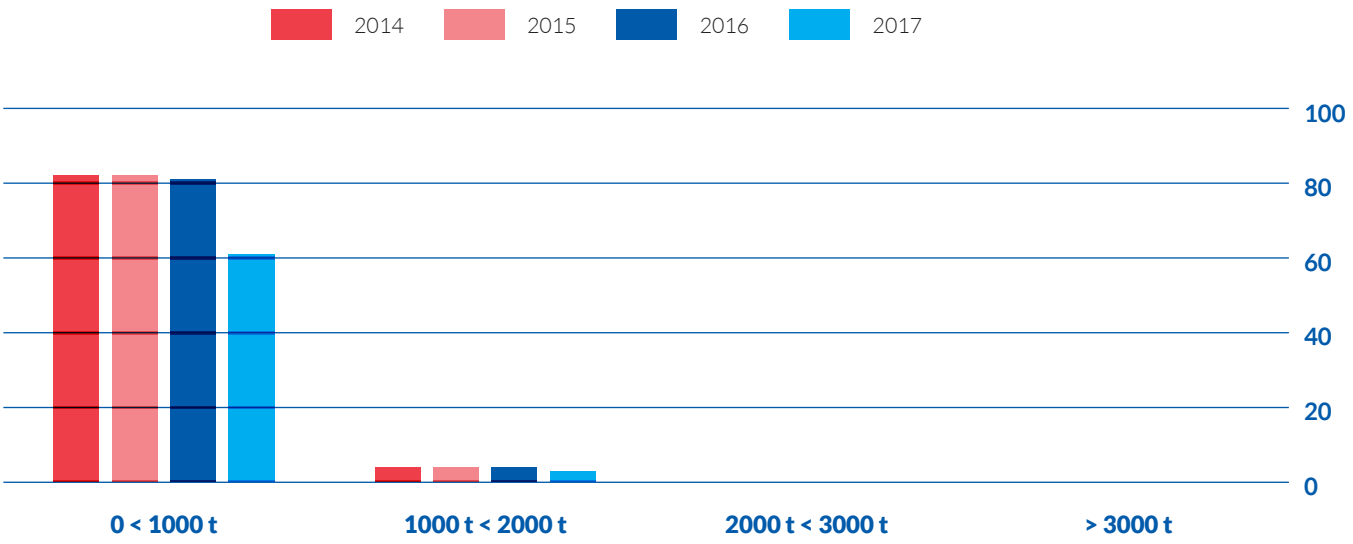
In het volgende overzicht van de grootteklassen van de Poolse en Litouwse vloot had het merendeel van de schepen die in de categorie < 1000 ton vallen in werkelijkheid een veel kleiner laadvermogen dan 1000 ton.

AANTAL POOLSE VRACHTSCHEPEN PER LAADVERMOGEN*



Bron: Pools bureau voor de statistiek
**Vrachtschepen met eigen aandrijving en duwbakken. Zonder duw- en sleepboten.*

AANTAL LITOUWSE VRACHTSCHEPEN PER LAADVERMOGEN*

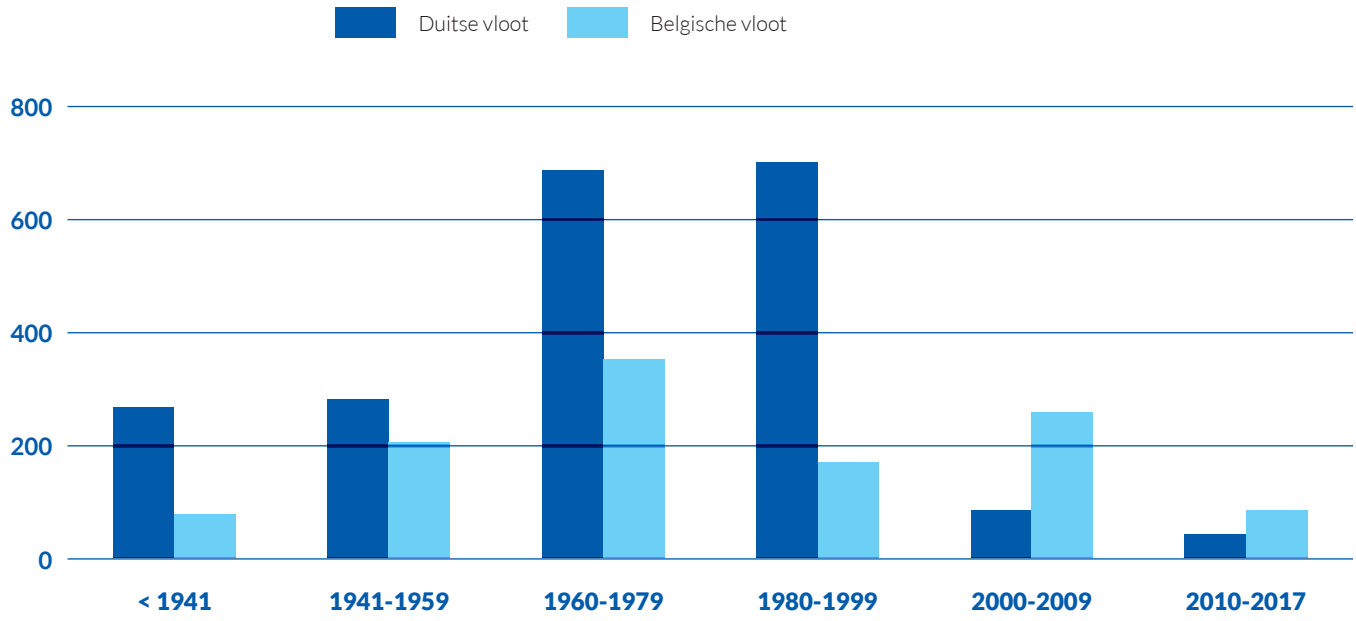


Bron: Litouws bureau voor de statistiek
**Vrachtschepen met eigen aandrijving en duwbakken. Zonder duw- en sleepboten.*

LEEFTIJDSSTRUCTUUR VAN DE VLOOT[24]

De vloten van de Europese landen verschillen niet alleen in grootte, maar hebben ook een uiteenlopende gemiddelde leeftijd en leeftijdsstructuur. Uit een vergelijking tussen de Belgische en Duitse vloot kan worden opgemaakt dat een groter aantal Duitse schepen voor het eind van de jaren negentig werd gebouwd. De Belgische vloot telt dan weer meer schepen van na 1999.

AANTAL SCHEPEN PER BOUWJAAR IN DE BELGISCHE EN DUITSE VLOOT*

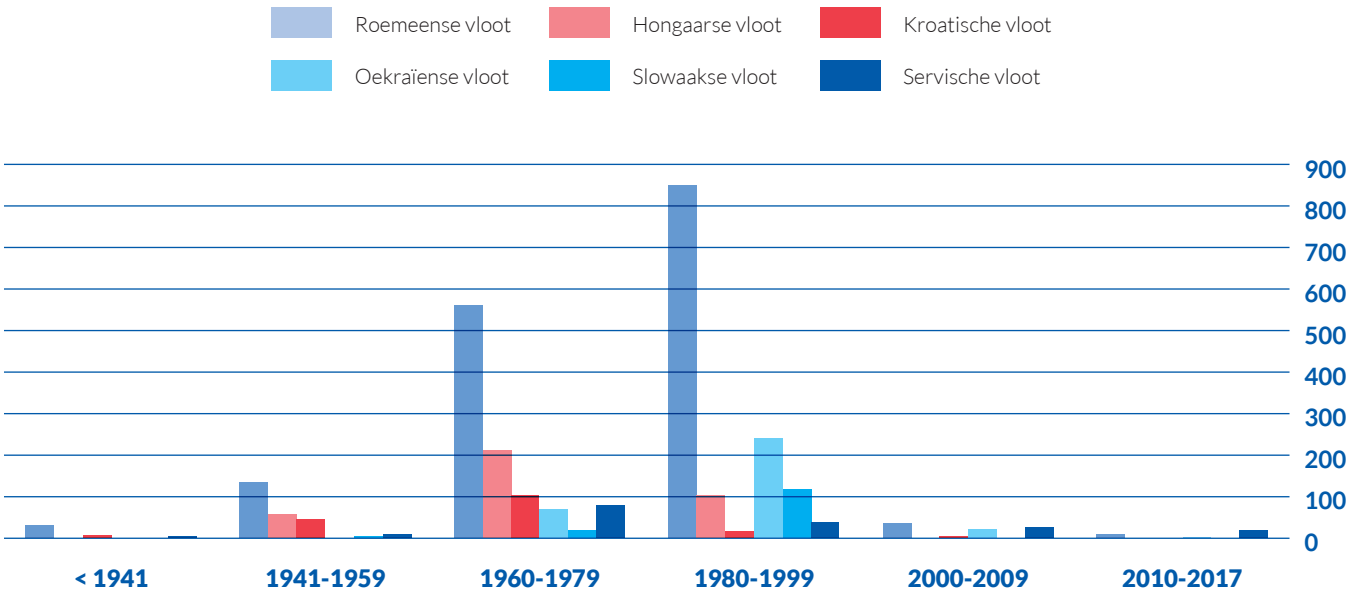


Bron: CCR aan de hand van gegevens van de Duitse waterweg- en scheepvaartdienst, Belgische Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
**Dit omvat drogeladingschepen, tankschepen alsook duw- en sleepboten.*

De Donauvloot bevat een groot aantal schepen dat tussen de jaren zestig en eind jaren negentig werd gebouwd. Sinds 2000 zijn er op de Donau weinig nieuwe schepen bijgekomen.

[24] *De leeftijdsopbouw van de vloten is niet voor alle landen in Europa beschikbaar.*

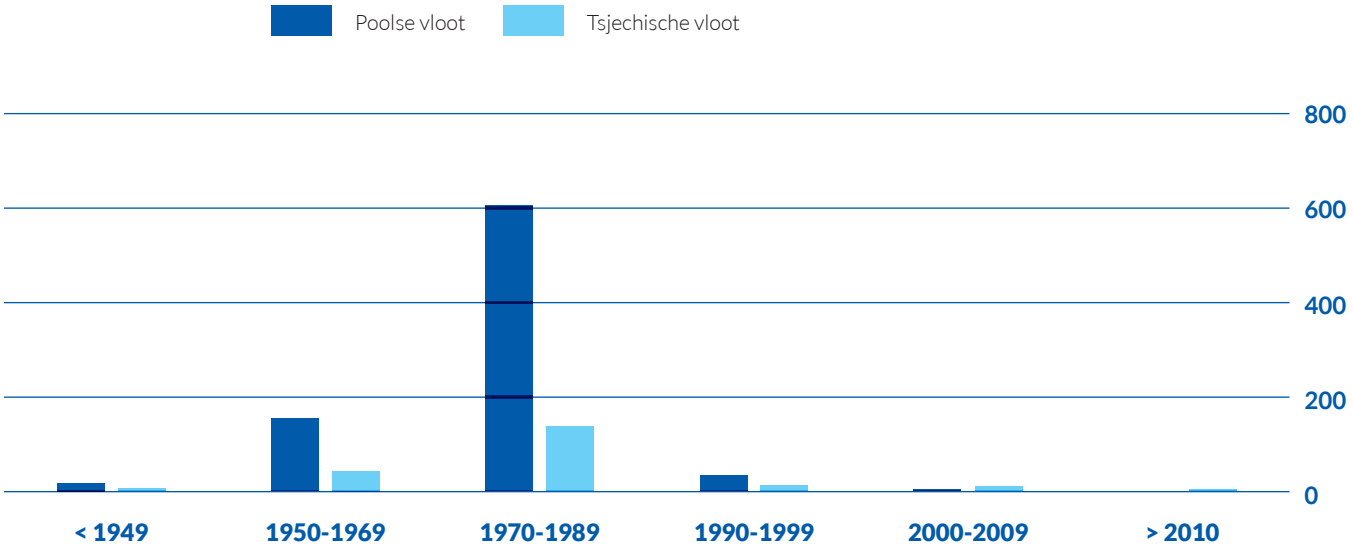
AANTAL SCHEPEN PER BOUWJAAR IN DE DONAULANDEN*



Bron: Donaucommissie
**Dit omvat drogeladingschepen, tankschepen alsook duw- en sleepboten.*

Voor de Poolse en Tsjechische vloten blijkt uit de leeftijdsstructuur eveneens dat er sinds 2000 nauwelijks nieuwe schepen zijn gebouwd.

AANTAL SCHEPEN PER BOUWJAAR IN DE POOLSE EN TSJECHISCHE VLOOT



Bron: Bureau voor de statistiek van Polen en Tsjechisch ministerie van Vervoer

BOUW VAN NIEUWE SCHEPEN

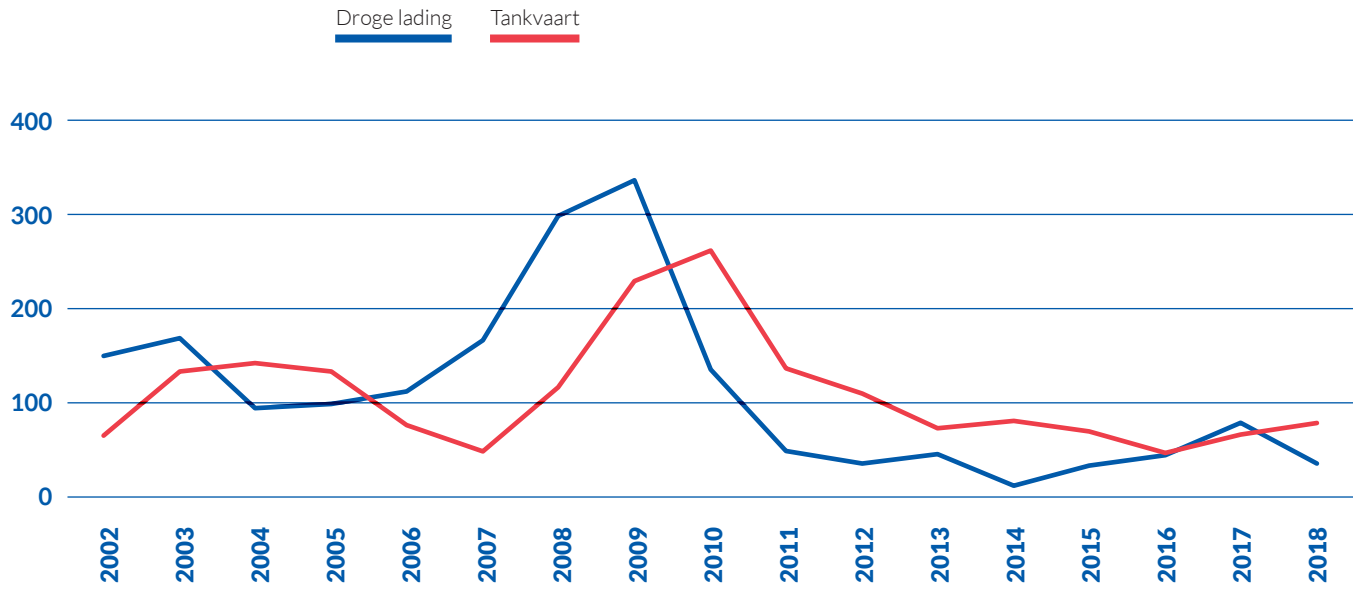
In 2018 was het tonnage voor vloeibare lading dat aan de markt werd toegevoegd circa

18% hoger dan in 2017

In 2018 werd er minder nieuw laadvermogen in de drogeladingvaart toegevoegd, terwijl het in de tankvaart met 18% toenam. In 2018 kwamen er 17 nieuwe drogeladingschepen (vrachtschepen en duwbakken met eigen aandrijving) op de markt (waarvan negen in Nederland). Dit percentage nieuwe schepen is een daling ten opzichte van 2017, zowel in absolute aantallen als in toegevoegd laadvermogen.

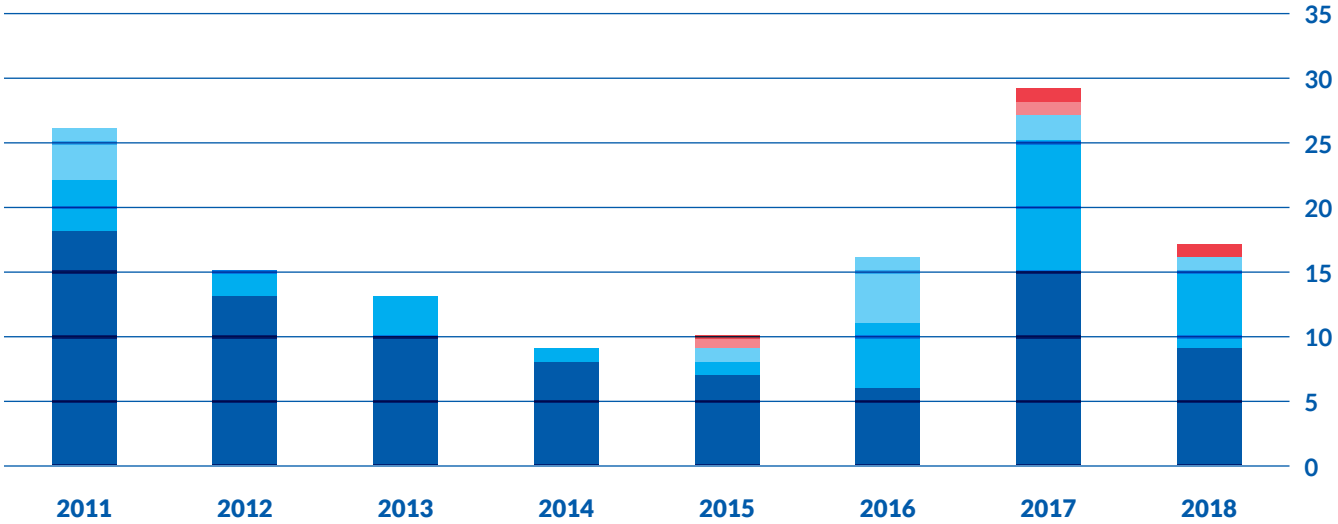
In de tankvaart is de nieuwbouw in 2018 voor het derde jaar op rij toegenomen. Een derde van de nieuwe tankschepen uit 2018 werd in Nederland geregistreerd, nog eens een derde in Duitsland en het overige derde deel in België, Luxemburg, Zwitserland en Frankrijk. Met vier van de 28 nieuwe tankers groeide het Luxemburgse aandeel sterk in vergelijking met vorige jaren.

NIEUWE CAPACITEIT OP DE MARKT IN DE DROGELADING- EN TANKVAART
(IN TON 1000 T)



Bron: IVR

NIEUWE DROGELADINGSCHEPEN OP DE MARKT PER LAND VAN REGISTRATIE
(IN AANTALLEN, 2011-2018)

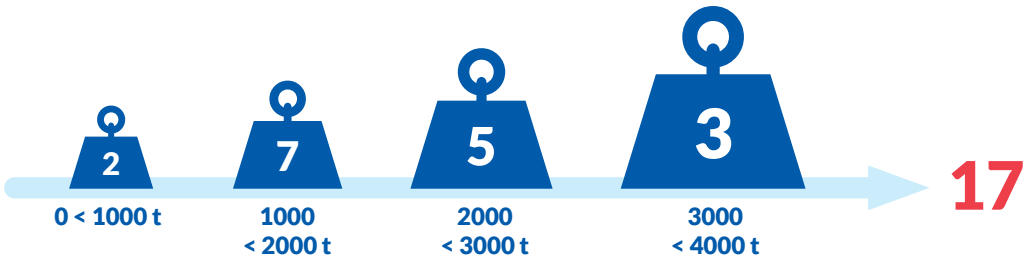


Nederland
België
Duitsland
Luxemburg
Frankrijk

Bron: IVR

De drie grootste nieuwe drogeladingschepen (met een laadvermogen van meer dan 3000 ton) werden in gebruik genomen in Nederland (MS PANERAI, MS REHOBOTH) en in Frankrijk (MS PYTHAGORE).

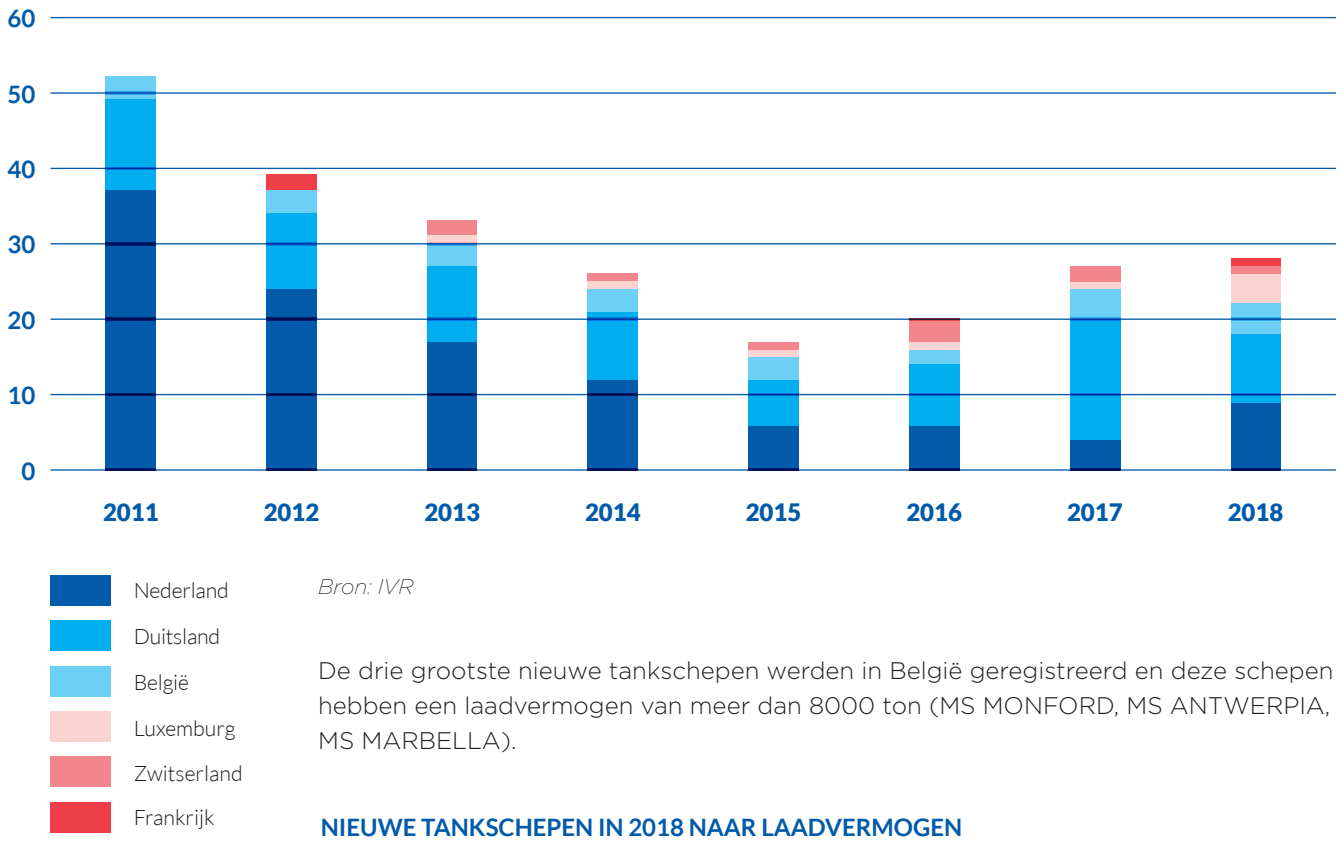
NIEUWE DROGELADINGSCHEPEN IN 2018 NAAR LAADVERMOGEN



Bron: IVR

In 2018 werden er negen nieuwe tankschepen in Nederland geregistreerd en ook negen in Duitsland. In België en Luxemburg werden vier nieuwe tankschepen geregistreerd en in Frankrijk en Zwitserland elk één.

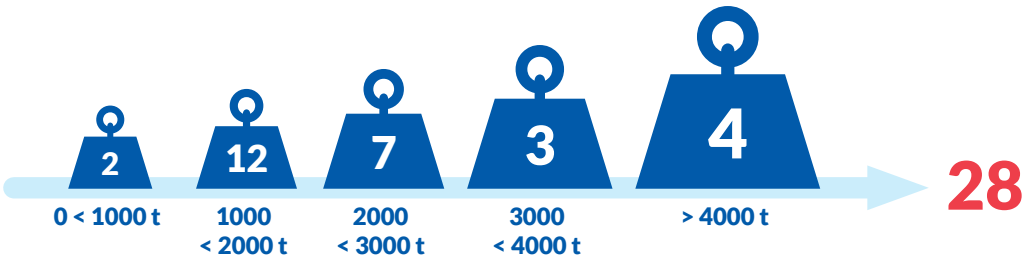
NIEUWE TANKSCHEPEN OP DE MARKT PER LAND VAN REGISTRATIE
(IN AANTALLEN, 2011-2018)



Bron: IVR

De drie grootste nieuwe tankschepen werden in België geregistreerd en deze schepen hebben een laadvermogen van meer dan 8000 ton (MS MONFORD, MS ANTWERPIA, MS MARBELLA).

NIEUWE TANKSCHEPEN IN 2018 NAAR LAADVERMOGEN



Bron: IVR

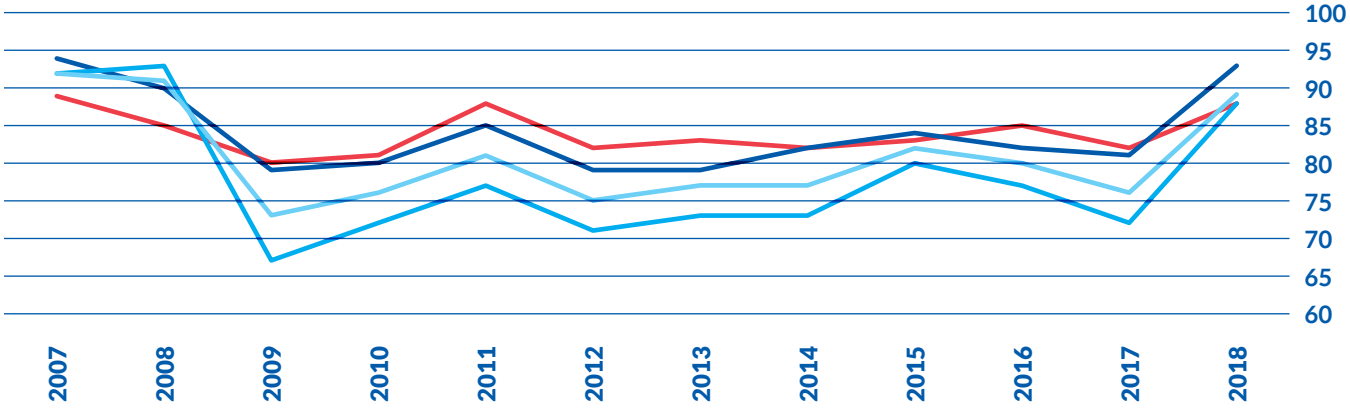
Nieuwe sleepboten, duwboten en duw-sleepboten komen minder vaak voor. Tussen 2012 en 2018 kwamen er maar 23 nieuwe schepen uit deze categorie op de Europese markt en 15 van de 23 waren Nederlands. In 2018 waren er drie nieuwe schepen in deze categorie en in 2017 vier.

CAPACITEIT-MONITORING

Drogeladingschepen

In 2018 steeg de gemiddelde benuttingsgraad[25] van de drogeladingvloot sterk ten opzichte van 2017. In de bijbehorende grafiek is de evolutie van de vraag/aanbodverhouding in de binnenvaart uiteengezet voor de verschillende vlootsegmenten. Er moet op worden gewezen dat alle scheepscategorieën bijdroegen aan de toename van de benuttingsgraad, vooral als gevolg van de zeer lage waterstanden op de Rijn die de scheepvaart in de tweede helft van 2018 negatief beïnvloedden. In november 2018 bereikten de waterstanden een meerjarig laagterecord op vrijwel alle delen van de Rijn.

BENUTTINGSGRAAD VAN DE RIJNVLOOT (DROGELADINGSCHEPEN) **DOOR DE TIJD HEEN PER VLOOTSEGMENT** (IN %)



Schepen < 1000 t

Schepen 1000 - 2000 t

Schepen met meer dan 2000 ton

TOTAAL

Bron: Panteia op basis van gegevens van de CCR

Wat in het oog springt is dat de gemiddelde benuttingsgraad het sterkst toenam voor schepen met een laadvermogen van meer dan 2000 ton. De belangrijkste reden hiervoor is de bijzonder grote kwetsbaarheid van deze schepen voor extreme wateromstandigheden, zowel hoog als laag water. De meeste nieuwe schepen van deze categorie uit de periode 2007-2012 werden aangepast om te kunnen varen bij hoog water. Een volledige benutting van het laadvermogen kan alleen bij zeer hoge waterstanden op de Rijn worden bereikt. Daardoor heeft de benutting van het laadvermogen het meest te lijden onder lage waterstanden. Om een hoge belading te realiseren is het ongeladen gewicht en de overeenkomstige diepgang van de schepen ook hoog. Dit leidt tot minimale belading bij laagwater. In november 2018 konden meerdere grote drogeladingschepen de Midden- en Bovenrijn niet bereiken, omdat de diepte van de Midden-Rijn ontoereikend was. Zelfs lege schepen van de grootste grootteklasse konden dit gedeelte van de Rijn niet bevaren.

Daar tegenover staat dat de benuttingsgraad minder sterk steeg voor schepen in de grootteklasse <1000 ton en 1000 tot 2000 ton. Deze schepen zijn doorgaans goed aangepast aan het bevaren van de Nederlandse of Duitse kanalen met aanzienlijke diepgangbeperkingen (2,5 tot 2,8 meter). Het ongeladen gewicht en de ongeladen diepgang van deze schepen is relatief laag, waardoor ze zelfs onder moeilijke laagwateromstandigheden het ondiepe deel van de Midden-Rijn kunnen passeren. De schepen in deze grootteklasse vervoeren doorgaans landbouwproducten.

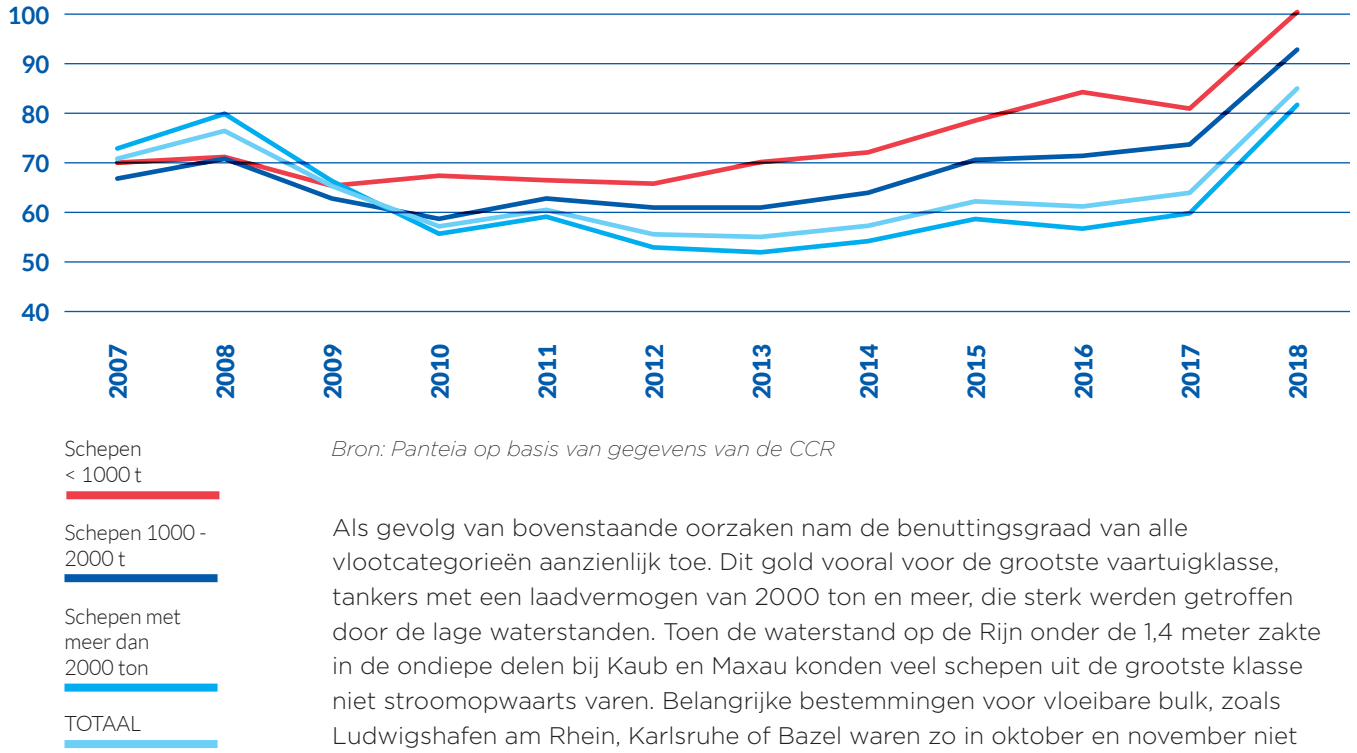
[25] *Gedefinieerd als de procentuele verhouding tussen het benodigde tonnage (op basis van de vraag in een bepaald jaar) en het beschikbare tonnage in dat jaar. De methodologie is op verzoek beschikbaar.*

Uit voorgaande jaren is duidelijk geworden dat de drogeladingvloot zich structureel heeft hersteld van de crisis. De lage waterstanden, die nog nooit zo laag waren en zeer lang aanhielden, leverden voor alle scheepscategorieën benuttingsgraden op zoals van voor de crisis. Het afgelopen jaar had geen enkele grootteklasse te maken met overcapaciteit; in de tweede helft van 2018 was zelfs sprake van een tekort. Een toename van de vlootcapaciteit wordt reders echter niet aangeraden, aangezien de onderliggende oorzaak de incidentele waterstanden waren. Reders zouden echter wel moeten overwegen het ontwerp van schepen aan te passen en de huidige vloot geschikt te maken voor het varen bij laagwater. Hierdoor zou de vloot ook minder kwetsbaar worden voor hoge waterstanden.

Tankschepen

In 2018 steeg de gemiddelde benuttingsgraad van de tankvaart met 21 procentpunten van 64% naar 85%. De belangrijkste oorzaak van deze stijging is enerzijds de sloop van enkelwandige tankers, waardoor de capaciteit van de vloot aanzienlijk afnam (2018 was het laatste jaar waarin conform ADN-regels enkelwandige tankers konden worden gebruikt voor het vervoer van benzine), en anderzijds de extreem lage waterstanden die de Rijnvaart gedurende de hele tweede helft van 2018 teisterden.

BENUTTINGSGRAAD VAN DE RIJNVLOOT (TANKSCHEPEN) **DOOR DE TIJD HEEN PER VLOOTSEGMENT** (IN %)



Bron: Panteia op basis van gegevens van de CCR

Als gevolg van bovenstaande oorzaken nam de benuttingsgraad van alle vlootcategorieën aanzienlijk toe. Dit gold vooral voor de grootste vaartuigklasse, tankers met een laadvermogen van 2000 ton en meer, die sterk werden getroffen door de lage waterstanden. Toen de waterstand op de Rijn onder de 1,4 meter zakte in de ondiepe delen bij Kaub en Maxau konden veel schepen uit de grootste klasse niet stroomopwaarts varen. Belangrijke bestemmingen voor vloeibare bulk, zoals Ludwigshafen am Rhein, Karlsruhe of Bazel waren zo in oktober en november niet bereikbaar. In uitzonderlijke gevallen konden grote enkelwandige tankers worden ingezet om benzine stroomopwaarts te vervoeren. In andere situaties werden kleinere schepen (1000 tot 2000 ton) ingezet op segmenten van de Rijn.

Opmerkelijk is dat het afgelopen jaar geen sprake was van overcapaciteit in de tankvaart. Voor alle grootteklassen was er een tekort aan schepen als gevolg van de lage waterstanden en de extreme kwetsbaarheid van de vloot voor laagwater. Dit moet echter als een uitzonderlijk jaar worden gezien. Net als voor de drogeladingsector moeten schippers en reders het scheepsontwerp van tankers onder de loep nemen en verbeteren zodat vloeibare bulk ook gedurende laagwaterperiodes naar de Midden- en Bovenrijn kan worden vervoerd.

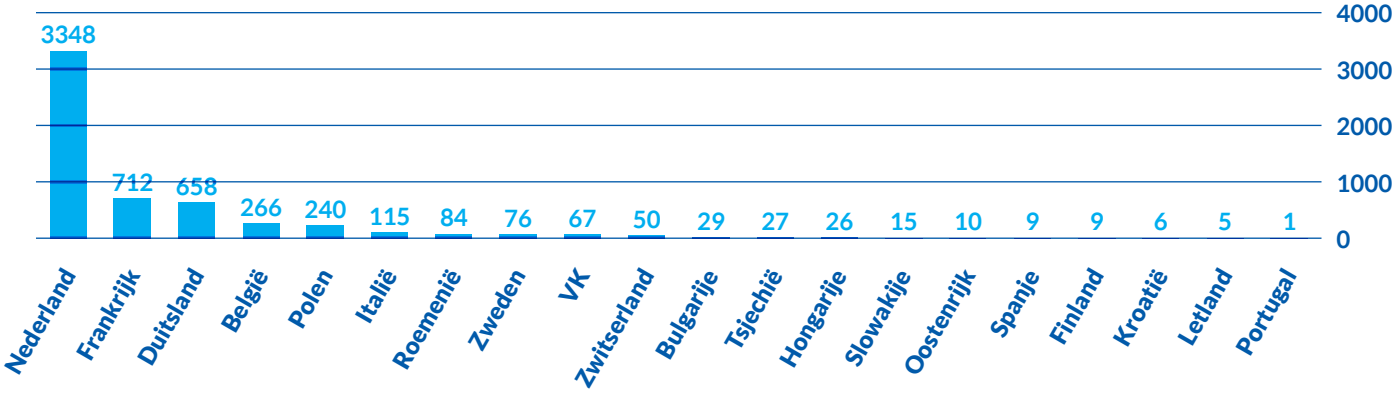
06

ONDERNEMINGEN, WERKGELEGENHEID, OMZET, EXPLOITATIE-OMSTANDIGHEDEN

- **In 2016 waren er in Europa 5753 vrachtbedrijven in de binnenvaart. Vrijwel 90% daarvan staat ingeschreven in een Rijnoeverstaat. 74% van de 22.087 actieve werknemers in het binnenvaartvrachtvervoer werkte dan ook in 2017 in een Rijnoeverstaat, en 13% in een Donauland.**
- **Er zijn 4000 ondernemingen in Europa in de passagiersvaart, met in totaal 18.645 werknemers. 44% van deze bedrijven is gevestigd in een Rijnoeverstaat. Kijkt men naar de werkgelegenheid in deze branche, dan is het aandeel van de Rijnoeverstaten nog hoger: 63% van alle werknemers in de passagiersvaart werken bij ondernemingen in Duitsland, Frankrijk, Nederland en België (er zijn geen gegevens beschikbaar voor Zwitserland).**
- **Van alle personen die werken in het vracht- en passagiersvervoer ligt de gemiddelde leeftijd momenteel tussen de 25 en 55 jaar. Deze leeftijdscategorie vormt 58% van de werknemers in Duitsland en 61% in België. Het aandeel personen dat jonger is dan 25 bedraagt 10% in Duitsland en 5% in België.**

ONDERNEMINGEN IN HET GOEDERENVERVOER

AANTAL BINNENVAARTONDERNEMINGEN IN HET GOEDERENVERVOER IN EUROPA* (2017)

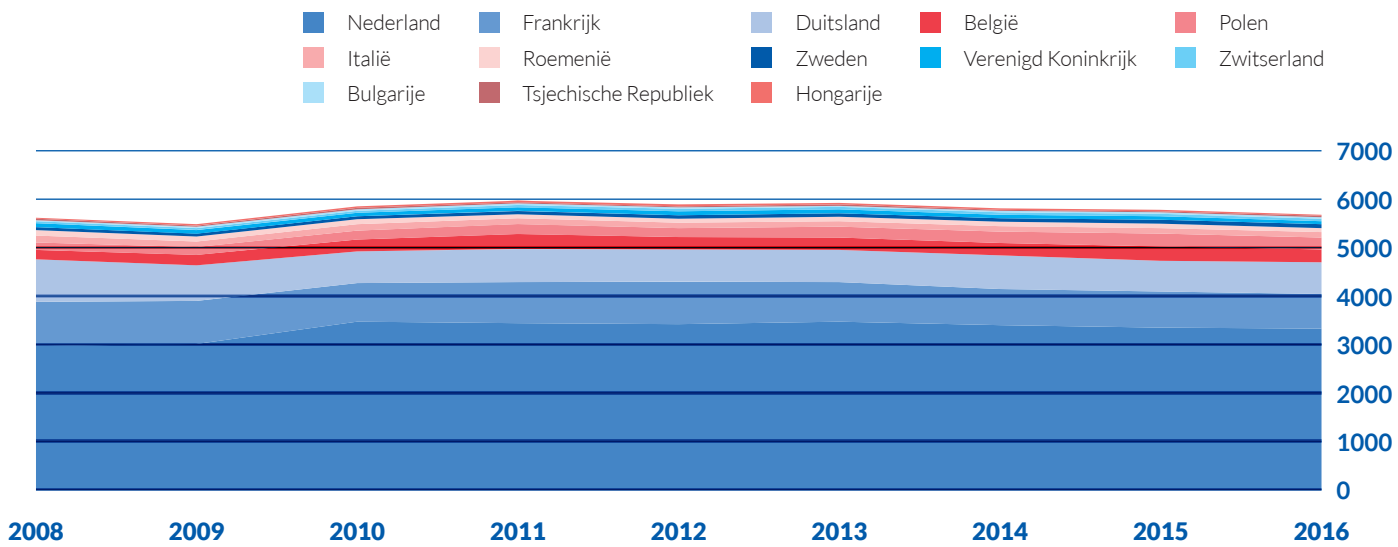


Bron: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] en Eidgenössische Steuerverwaltung (Zwitserse belastingdienst)
**Gegevens voor 2016*

In 2016[26] telde Europa (EU plus Zwitserland) 5753 binnenvaartondernemingen in het goederenvervoer. 87,5% ervan stond geregistreerd in de Rijnoeverstaten (Nederland, Duitsland, België, Frankrijk, Zwitserland).

Het aantal bedrijven in het goederenvervoer is in Europa de afgelopen jaren licht gedaald. Ook in Nederland vertoont het aantal bedrijven sinds 2010 een lichte afname.

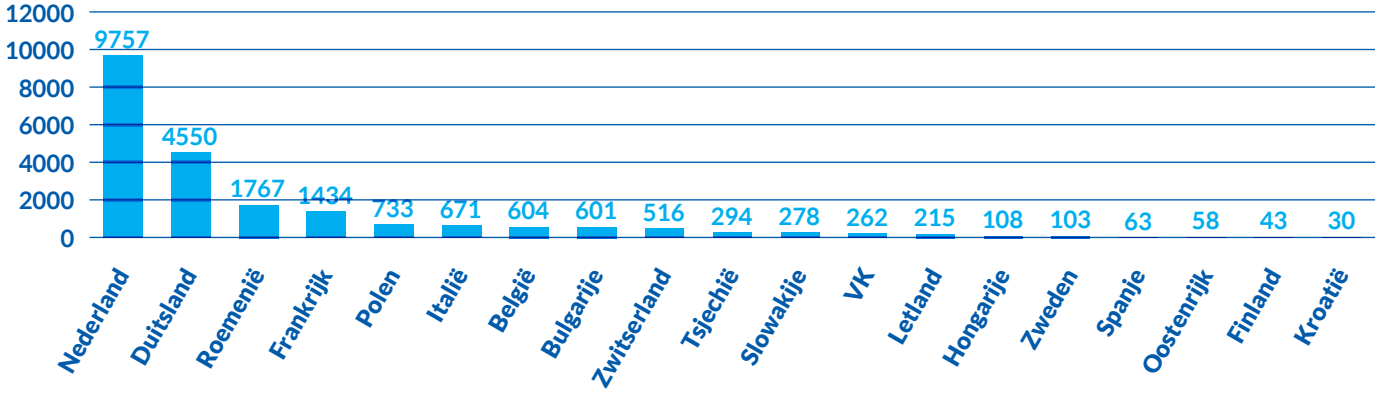
AANTAL BINNENVAARTONDERNEMINGEN IN HET GOEDERENVERVOER IN EUROPA



Bron: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], Eidgenössische Steuerverwaltung (CH)

[26] 2016 is het meest recente jaar waarvoor Eurostat beschikt over statistieken inzake ondernemingen.

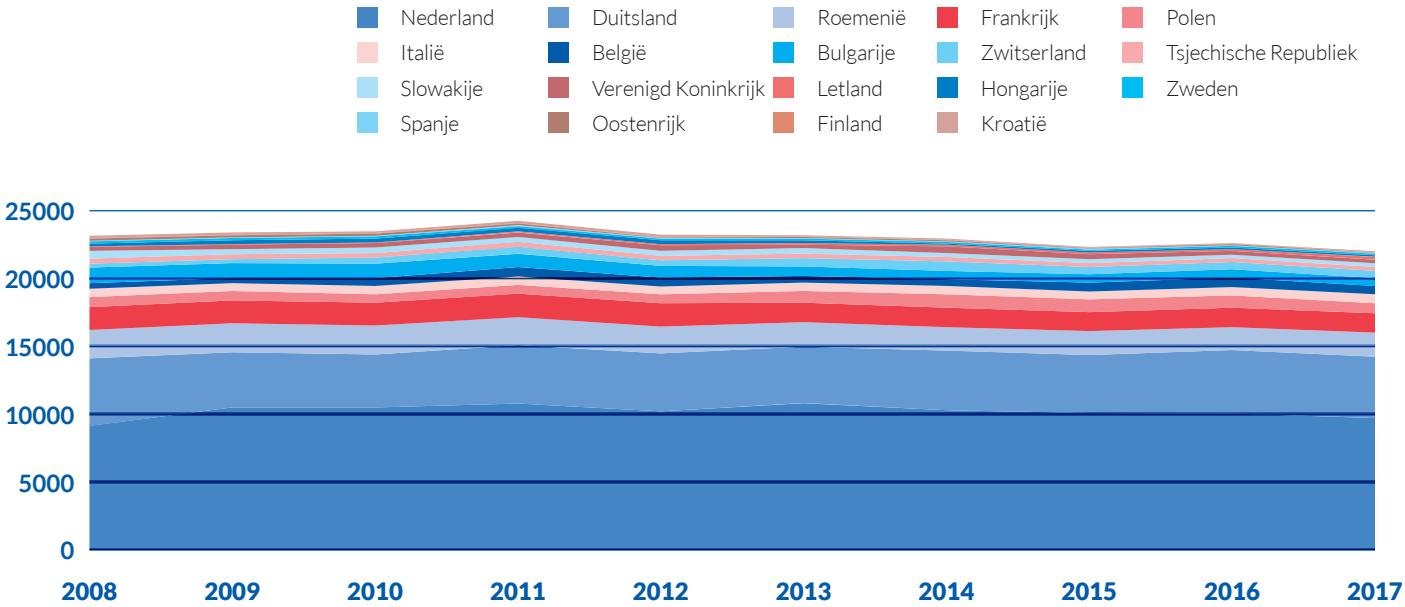
AANTAL WERKNEMERS IN HET VRACHTVERVOER IN EUROPA* (2017)



Bron: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2]
**Gegevens voor 2017*

In 2017 bedroeg het aantal werknemers (personen die werkzaam zijn in de binnenvaart) in het vrachtvervoer 22087. 74% van deze werknemers was werkzaam voor een onderneming in de Rijnoeverstaten. 13% van alle werknemers was actief in de Donaulanden.

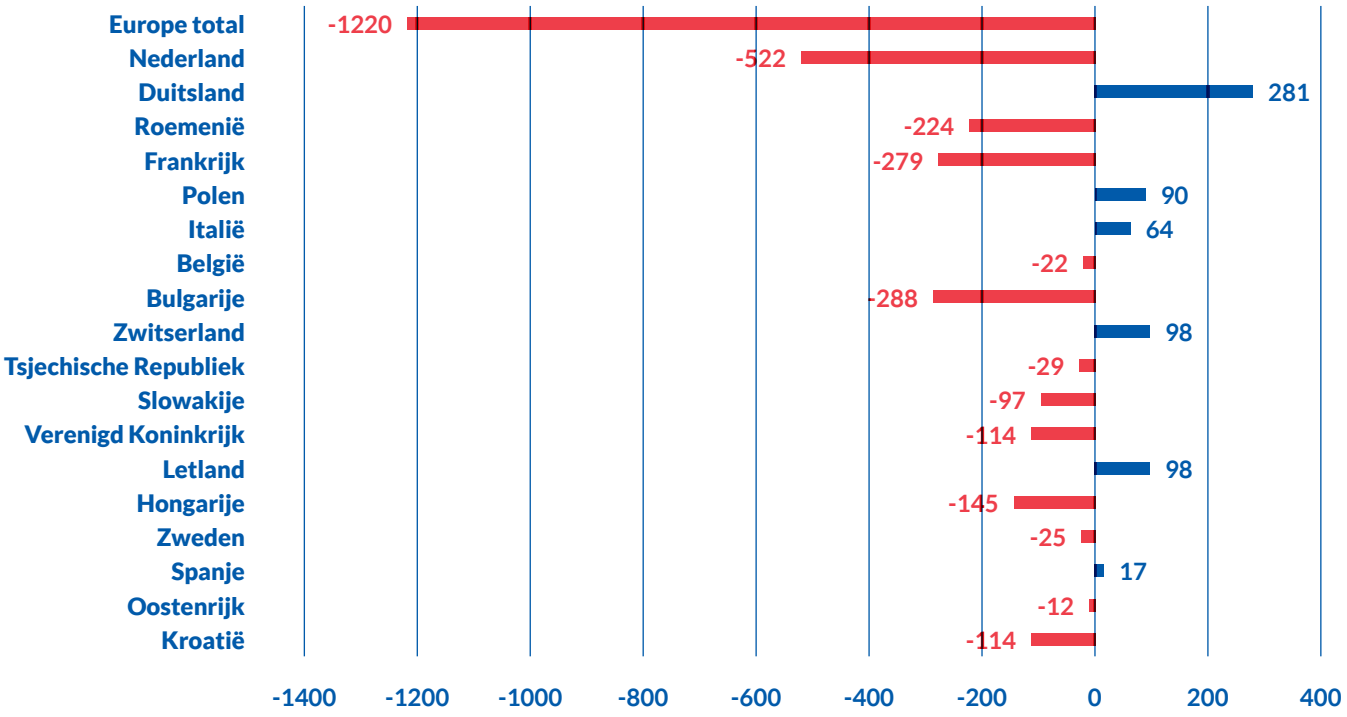
AANTAL WERKNEMERS IN HET VRACHTVERVOER IN EUROPA



Bron: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2]

Wanneer de cijfers omtrent het aantal werknemers in het vrachtvervoer in 2017 naast die van vijf jaar eerder (2012) gelegd worden, is een afname zichtbaar voor heel Europa en eveneens voor belangrijke binnenvaartlanden als Nederland, Roemenië, Frankrijk en Bulgarije. Er zijn maar weinig landen waar in 2017 meer werknemers actief waren in het vrachtvervoer dan in 2012 (Duitsland, Polen, Italië, Zwitserland en een aantal kleinere landen).

VERSCHIL IN HET AANTAL WERKNEMERS IN HET VRACHTVERVOER IN 2017 TEN OPZICHTE VAN 2012

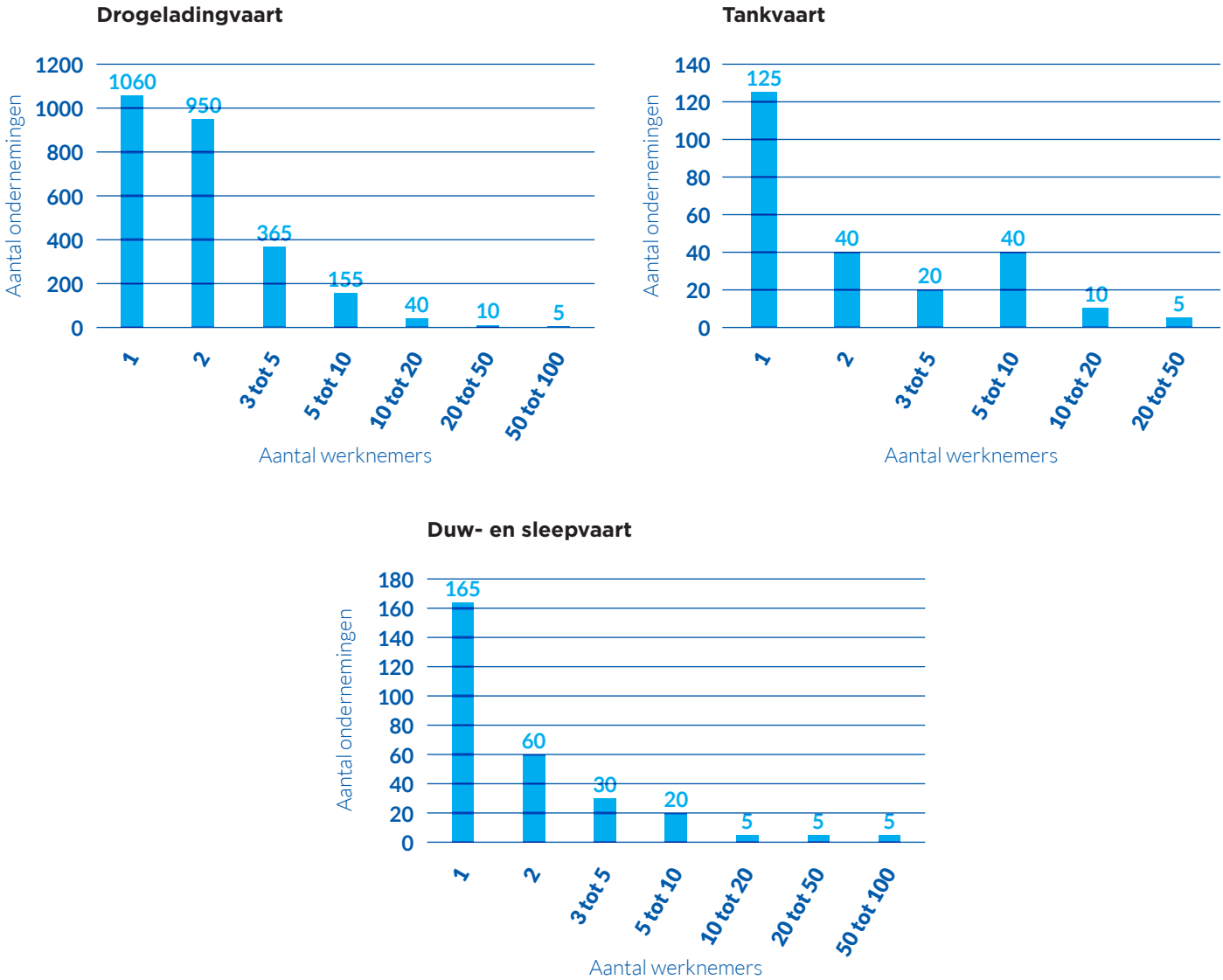


Bron: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2]

Bij een analyse van de afname van het aantal werknemers in Nederland moet in het achterhoofd worden gehouden dat de meeste Nederlandse binnenvaartondernemingen zeer klein zijn en slechts een of twee werknemers tellen. De afname van het aantal werknemers houdt gelijke tred met de afname van het aantal ondernemingen in Nederland in dezelfde periode.

Deze ontwikkeling wordt wellicht veroorzaakt door problemen die zelfstandige schippers ondervinden bij de bedrijfsopvolging, maar zou ook te maken kunnen hebben met specifieke economische problemen waar kleine bedrijven regelmatig tegenaan lopen (problemen met toegang tot externe financiering, noodzakelijke investeringen die een zware financiële belasting vormen).

AANTAL BINNENVAARTONDERNEMINGEN PER GROOTTECATEGORIE (AANTAL PERSONEN IN HET BEDRIJF) **IN NEDERLAND IN KW1 2019**



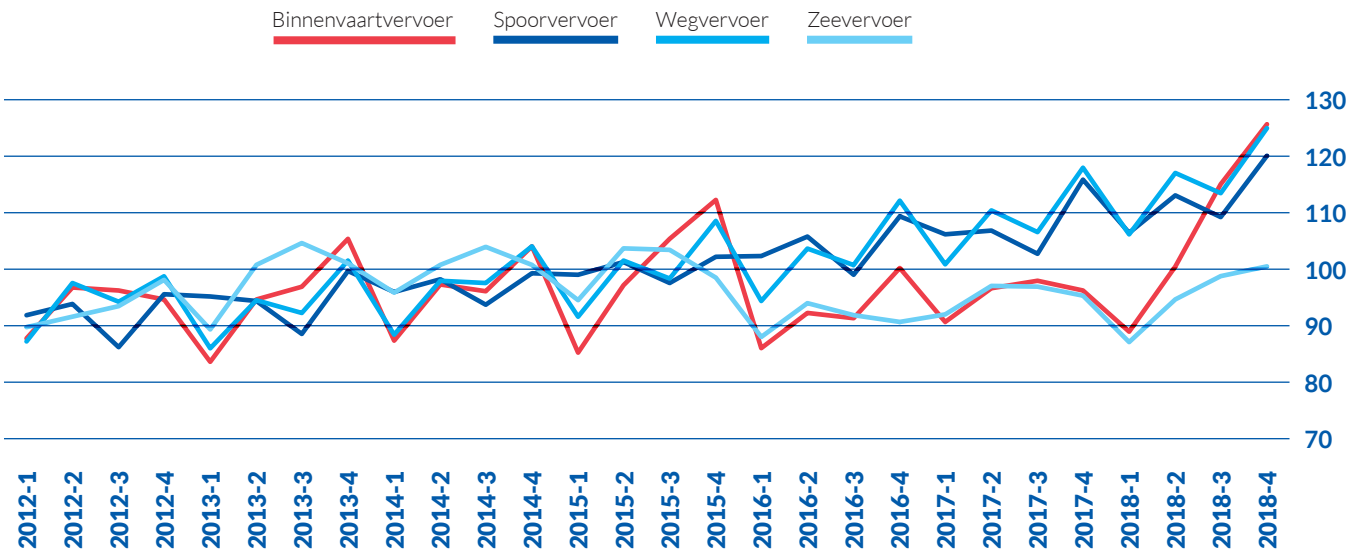
Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (Nederland). Gegevens hebben betrekking op de situatie in KW1 2019

Het aandeel van eenmansbedrijven in Nederland bedraagt 41% in drogeladingvaart, 51% in de tankvaart en 58% in de duw- en sleepvaart. De situatie in Nederland is niet uitzonderlijk in vergelijking met vele andere landen. Uit Franse gegevens (van INSEE) blijkt dat slechts 2% van alle Franse goederenvervoersondernemingen in de binnenvaart 10 of meer werknemers telt. In de Franse passagiersvaart is dit 10%.

Ontwikkeling van de kwartaalcijfers in vrachtvervoer

Ondanks het feit dat het goederenvervoer in Nederland in 2018 is afgenomen, is de omzet gestegen. De reden voor deze stijging is gelegen in de toename van de vrachtprijzen vanwege de lage waterstanden (zie hoofdstuk 5). De omzetcijfers in het spoor- en het wegvervoer vertonen sinds 2012 een gelijkmatigere ontwikkeling dan die in het zeevervoer en de binnenvaart.

OMZETONTWIKKELING IN HET VRACHTVERVOER IN NEDERLAND, PER VERVOERSMODUS
(INDEX 2015=100)

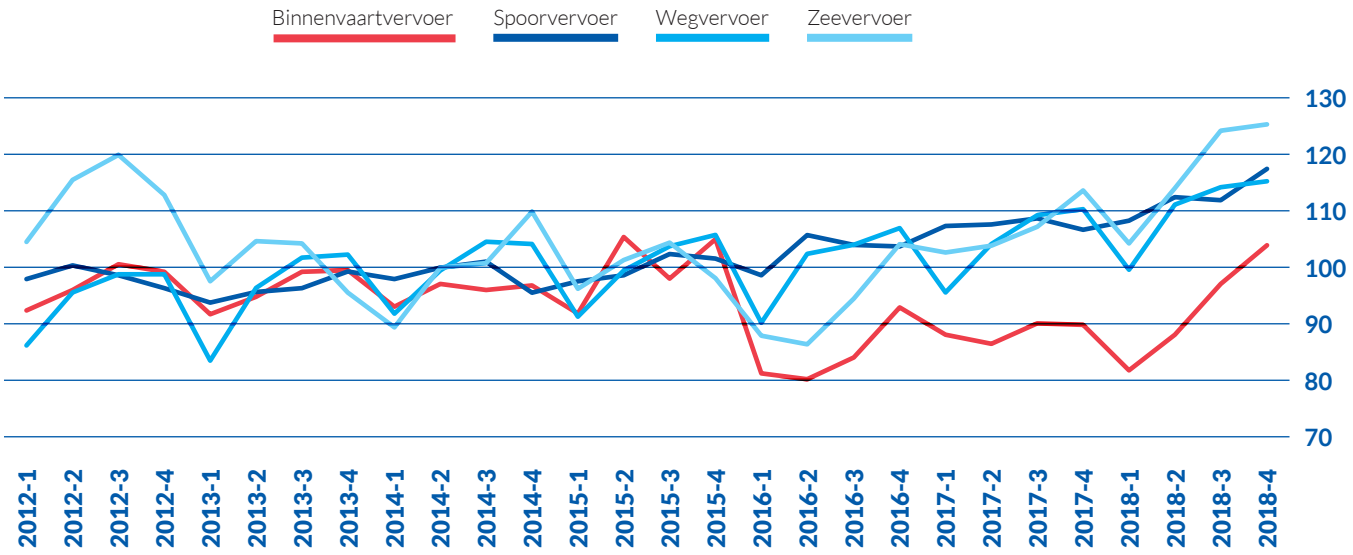


Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

De omzet van Duitse goederenvervoerondernemingen in de binnenvaart is eveneens toegenomen in 2018 door de stijgende vrachtprijzen (zie onderstaande grafiek). Het niveau lag echter nog steeds ruim onder dat van andere vervoersmodi.

Zowel in Duitsland als in Nederland daalden de omzetcijfers in het vrachtvervoer sterk na KW4 2015 en ze bleven vervolgens een tijd lang laag. In het vierde kwartaal van 2015 kende de Rijn een periode met laag water die een sterke afname van het vrachtvervoer tot gevolg had. Hoewel de vrachtprijzen gedurende een korte periode stegen (waardoor de omzet in KW4 2015 flink aantrok) was de gemiddelde omzet in beide landen aanzienlijk lager in 2016 en 2017.

OMZETONTWIKKELING IN HET VRACHTVERVOER IN DUITSLAND, PER VERVOERSMODUS
(INDEX 2015=100)



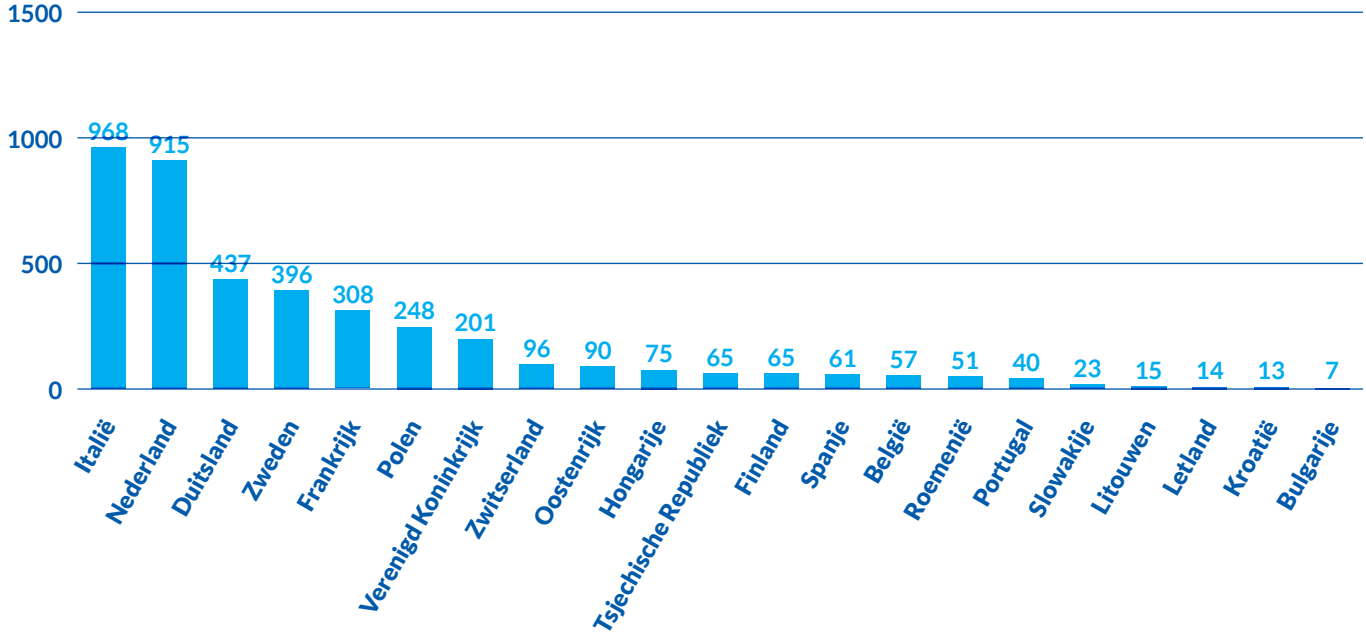
Bron: Destatis

II PASSAGIERSVAART

AANTAL ONDERNEMINGEN, WERKGELEGENHEID EN ONTWIKKELING VAN DE OMZET

De 4000 binnenvaartondernemingen in het passagiersvervoer in Europa zijn actief in verschillende marktsegmenten: riviercruises en dagtochten op rivieren, kanalen en meren. Veerdiensten voor passagiers maken ook deel uit van deze sector. Italië voert de lijst aan vanwege de vele meren die het land telt (zie het hoofdstuk over dagtochtschepen) en de schepen op de kanalen van Venetië. Nederland en Duitsland beschikken eveneens over veel dagtochtschepen.

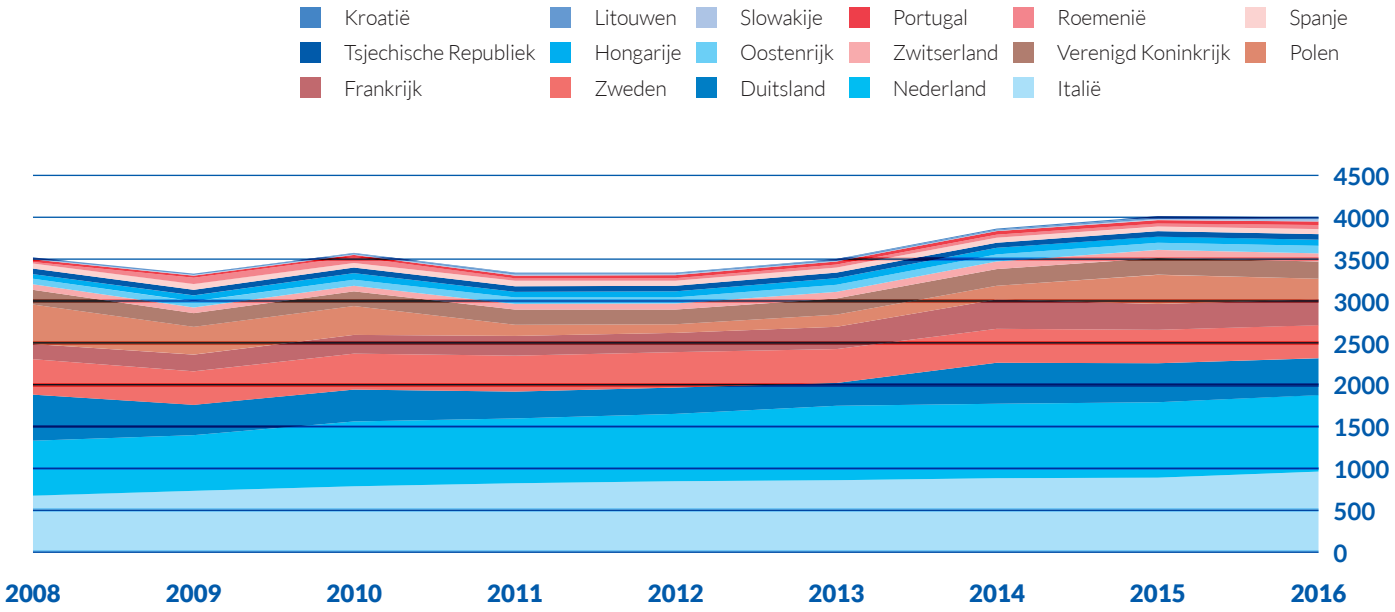
AANTAL BINNENVAARTONDERNEMINGEN IN HET PASSAGIERSVERVOER IN EUROPA*



Bron: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] en Eidgenössische Steuerverwaltung (Zwitserse belastingdienst)
**Gegevens voor 2016*

De ontwikkeling van het totale aantal Europese ondernemingen in het passagiersvervoer vertoont sinds 2013 een stijgende lijn.

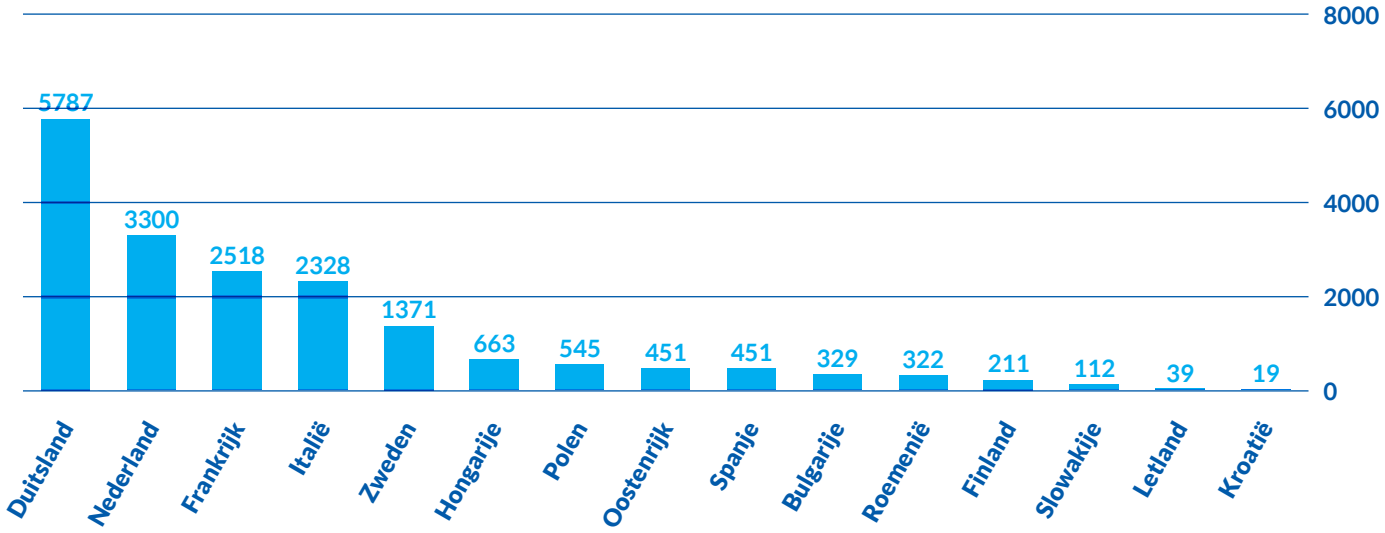
AANTAL BINNENVAARTONDERNEMINGEN IN DE PASSAGIERSVAART IN EUROPA



Bron: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], Eidgenössische Steuerverwaltung (Zwitserse belastingdienst), CBS (NL)

Het aantal werknemers in het passagiersvervoer over de binnenwateren bedroeg 18.645 in 2016 en is de laatste jaren gestegen. De eerste drie posities op de ranglijst worden ingenomen door Rijnoeverstaten (Duitsland, Nederland en Frankrijk). Deze drie landen zijn zeer actief op het gebied van riviercruises en dagtochten op rivieren en kanalen.

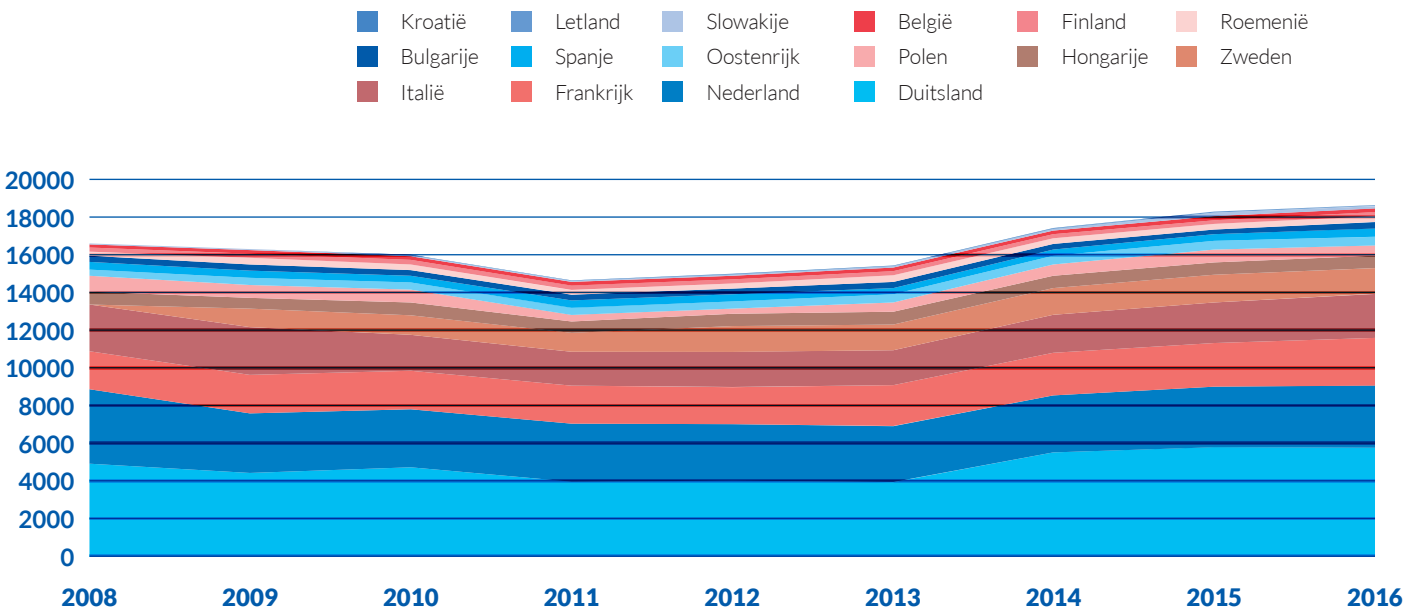
AANTAL WERKNEMERS IN DE PASSAGIERSVAART IN EUROPA*



Bron: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2]
** Gegevens voor 2016, geen gegevens voor Zwitserland*

Een belangrijke rol in de positieve ontwikkeling van het aantal ondernemingen en werknemers in de passagiersvaart sinds 2013 is weggelegd voor de riviercruises die sinds dat jaar een hoge vlucht genomen hebben, voornamelijk dankzij de komst van grote aantallen reizigers uit de Verenigde Staten. Maar ook in landen waar niet veel schepen geregistreerd staan laten de economische indicatoren zien dat het passagiersvervoer in de lift zit.

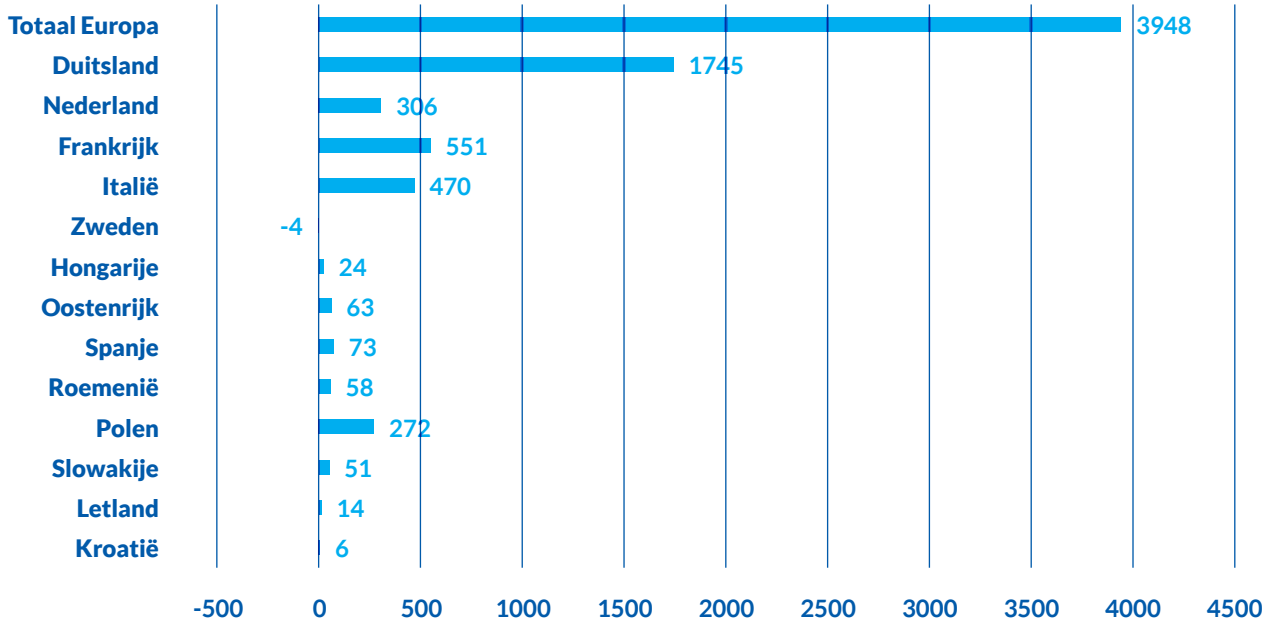
AANTAL WERKNEMERS IN DE PASSAGIERSVAART IN EUROPA



Bron: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2]

In bijna alle Europese landen is het aantal werknemers in de passagiersvaart gestegen sinds 2012. De grootste toename is waarneembaar in landen waar er al veel personen actief waren in dit marktsegment.

VERSCHIL IN HET AANTAL WERKNEMERS IN DE PASSAGIERSVAART IN 2016 TEN OPZICHTE VAN 2012*

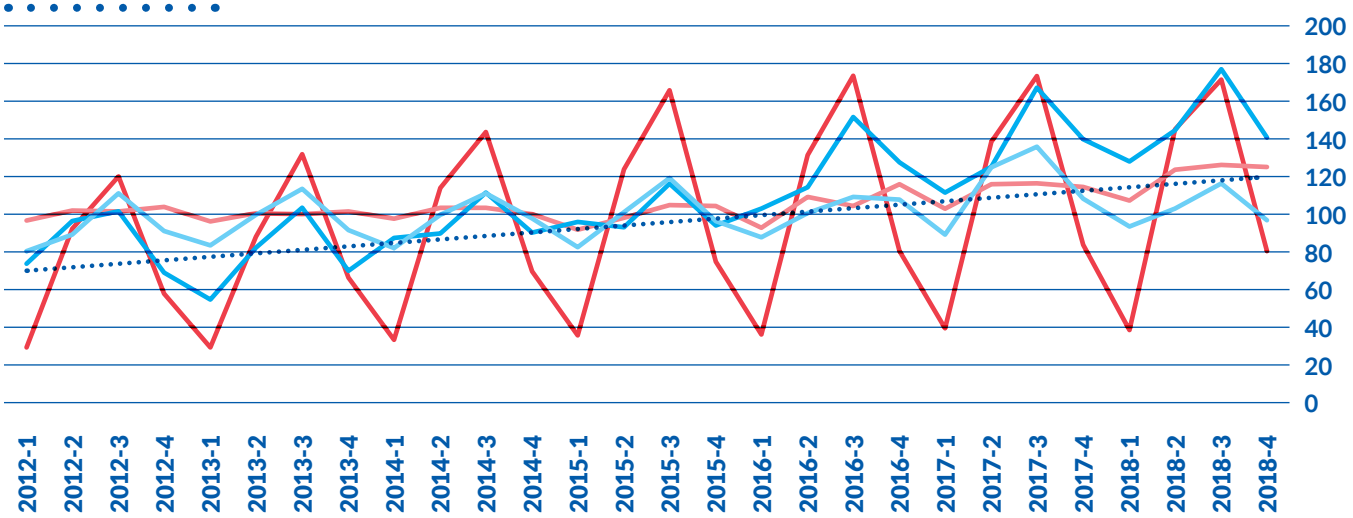


Bron: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2]
**Geen gegevens voor Zwitserland*

Omzetontwikkeling per kwartaal in het passagiersvervoer

Voor Duitsland en Frankrijk zijn de omzetcijfers per kwartaal in de passagiersvaart beschikbaar en ze kunnen worden vergeleken met de gegevens voor andere vervoersmodi. Typerend voor de passagiersvaart zijn de sterke seizoenschommelingen ondanks recente inspanningen om het seizoen te verlengen tot in de winterperiode.

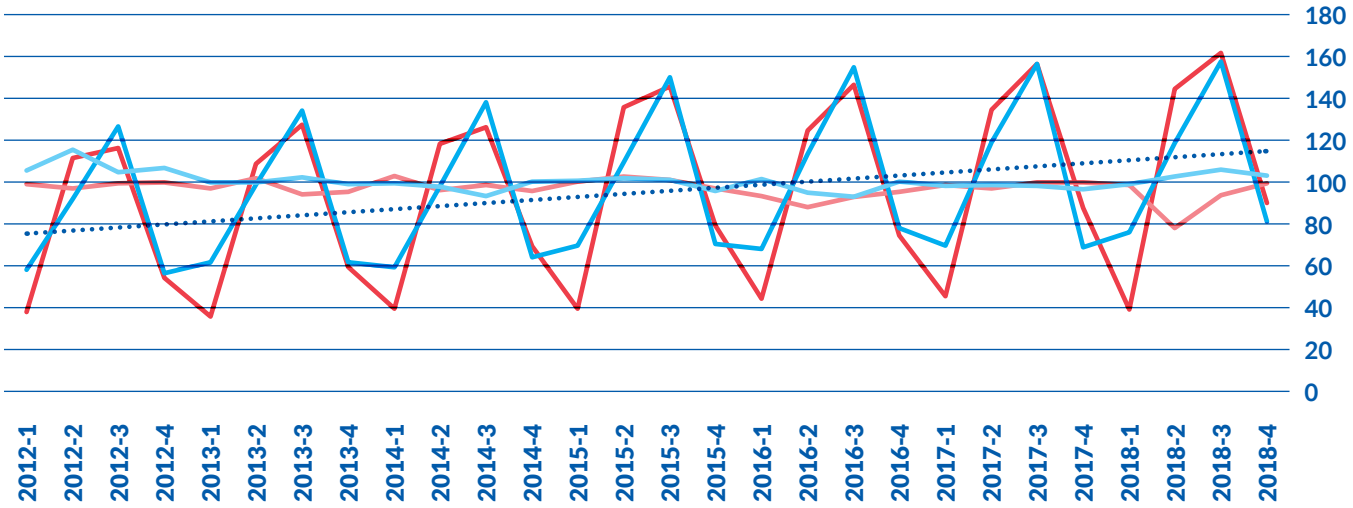
OMZETONTWIKKELING IN HET PASSAGIERSVERVOER IN DUITSLAND PER VERVOERSMODUS (INDEX 2015=100)*



Bron: Destatis
**Inclusief een lineaire trend voor de passagiersvaart*

De omzetontwikkeling in de passagiersvaart is in grote lijnen positief. In Frankrijk heeft men geconstateerd dat zelfs het aantal vliegtuigreizigers langzamer toeneemt dan het aantal passagiers in de binnenvaart.

OMZETONTWIKKELING IN HET PASSAGIERSVERVOER IN FRANKRIJK PER VERVOERSMODUS (INDEX 2015=100)*



Bron: INSEE
**Inclusief een lineaire trend voor de passagiersvaart*

VERHOUDING BRUTO-EXPLOITATIEOVERSCHOT/ OMZET

Definitie en bronnen

Het *bruto-exploitatieoverschot* van een bedrijf of sector is een indicator voor de winstgevendheid. Bij de berekening ervan wordt slechts een deel van de totale kosten afgetrokken van de bruto-productiewaarde. Het bruto-exploitatieoverschot komt dus overeen met de bruto-productiewaarde na aftrek van de kosten van intermediaire producten (goederen en diensten) en de werknemersvergoeding (personeelskosten).[27] De gegevens over deze verhouding (in percentages) zijn beschikbaar in de databank van Eurostat die statistieken bevat over de structuur van de bedrijven [sbs_na_1a_se_r2].[28]

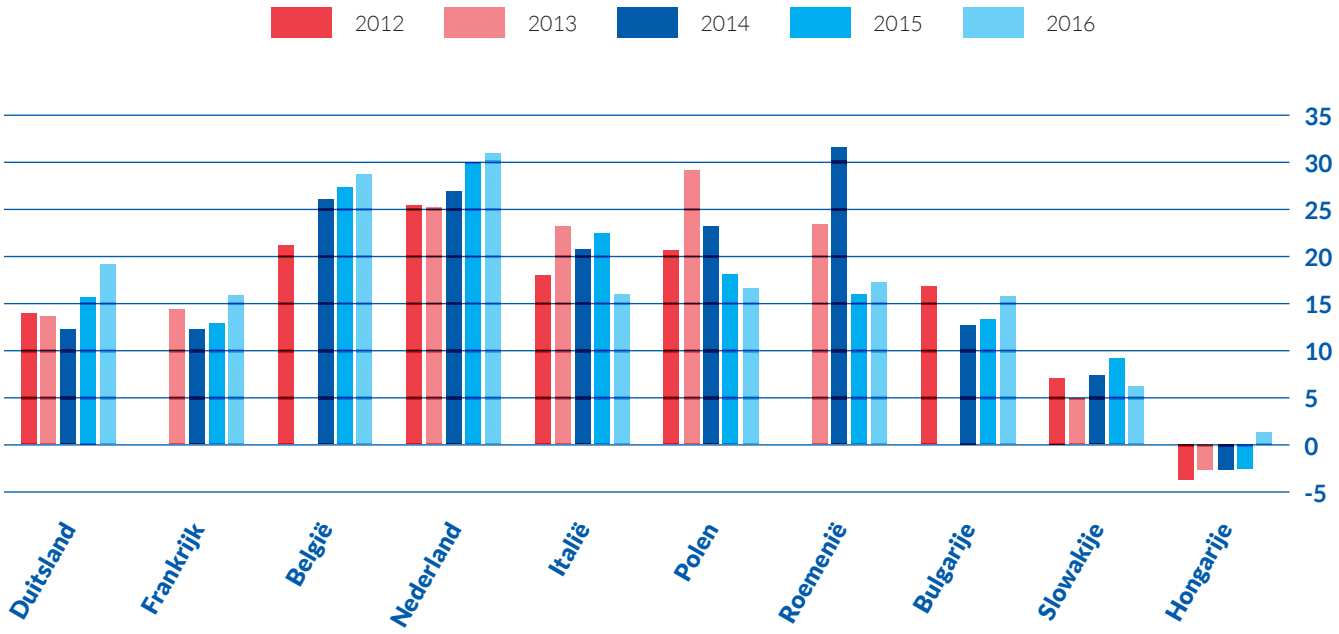
De gegevens voor Europese landen

Uit onderstaande grafiek van de *verhouding tussen bruto-exploitatieoverschot* en omzet in het goederenvervoer blijkt dat de winstgevendheidsindicator in de Belgische en de Nederlandse sector ongeveer op hetzelfde niveau ligt en hoger is dan in Duitsland en Frankrijk. De verklaring hiervoor moet gezocht worden in betere natuurlijke omstandigheden (infrastructuur, waterdieptes) voor de binnenvaart in de ARA-regio vergeleken met grote delen van Frankrijk en Duitsland. Daarnaast is een stijgende lijn waarneembaar voor de Rijnoeverstaten (inclusief Frankrijk en Duitsland) evenals wisselende resultaten voor de overige landen uit het onderzoek.

Bij de Donaulanden is te zien dat de aan de Beneden-Donau gelegen landen (Roemenië, Bulgarije) een gunstigere verhouding bruto-exploitatieoverschot/omzet kennen dan landen aan de Midden-Donau (Hongarije, Slowakije). Ook hier zal het samenhangen met betere natuurlijke omstandigheden. In Hongarije, dat aan de Midden-Donau gelegen is, was de verhouding tot 2015 zelfs negatief.

[27] Zie: Eurostat, Statistics explained (https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Gross_operating_surplus_(GOS)_-_NA/de)
[28] De gegevensbank van Eurostat bevat voor deze variabele geen gegevens voor Nederland. Het CBS beschikt echter wel over gegevens in verband met het totale netto-exploitatieoverschot en de totale afschrijvingen in de Nederlandse binnenvaart. Het is dus mogelijk het bruto-exploitatieoverschot te berekenen voor het goederenvervoer in Nederland door de afschrijvingen op te tellen bij het netto-exploitatieoverschot. De som van deze twee variabelen komt overeen met het bruto-exploitatieoverschot en kan derhalve worden vergeleken met de gegevens voor de overige landen die afkomstig zijn uit de databank van Eurostat.

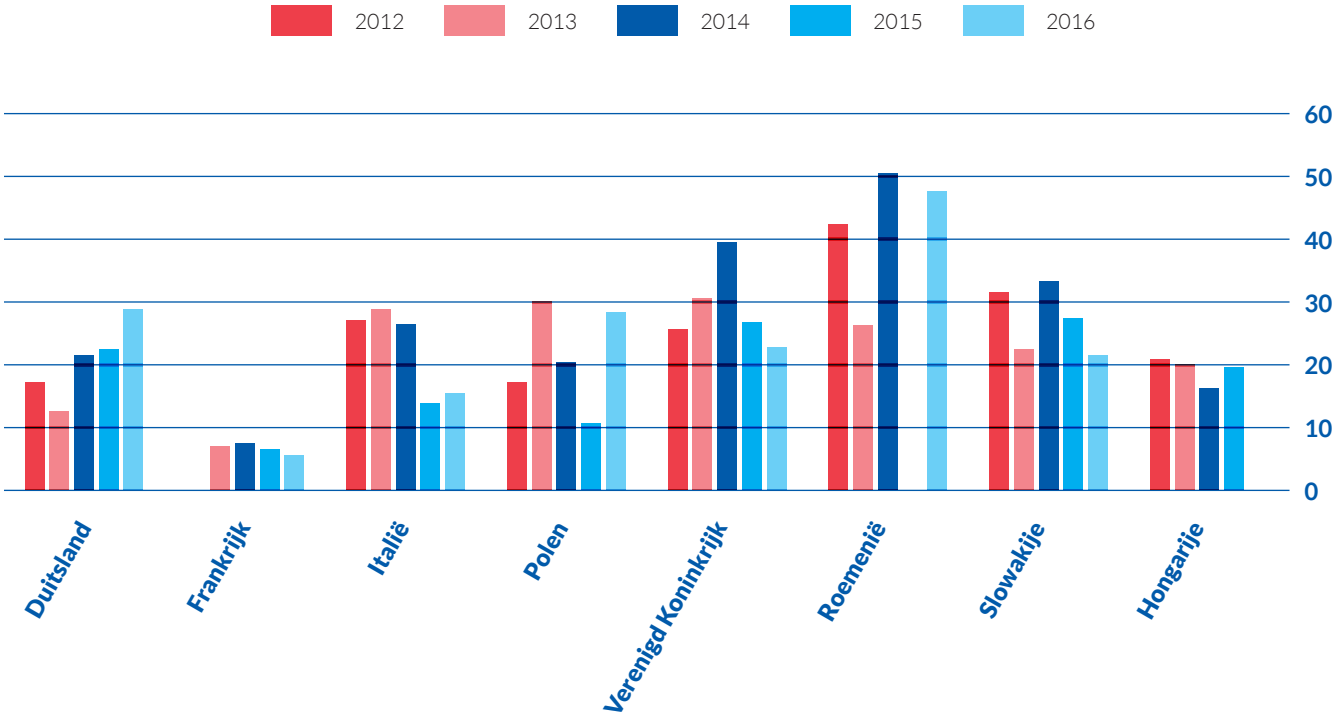
VERHOUDING BRUTO-EXPLOITATIEOVERSCHOT/OMZET IN HET VRACHTVERVOER



Bron: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] en berekening CCR aan de hand van gegevens van het CBS

In Duitsland, Polen, Roemenië, Slowakije en Hongarije is de *verhouding bruto-exploitatieoverschot/omzet* in het passagiersvervoer groter dan in het goederenvervoer. In Frankrijk ligt deze waarde echter lager in het passagiersvervoer en in Italië liggen de twee waarden ongeveer op hetzelfde niveau.

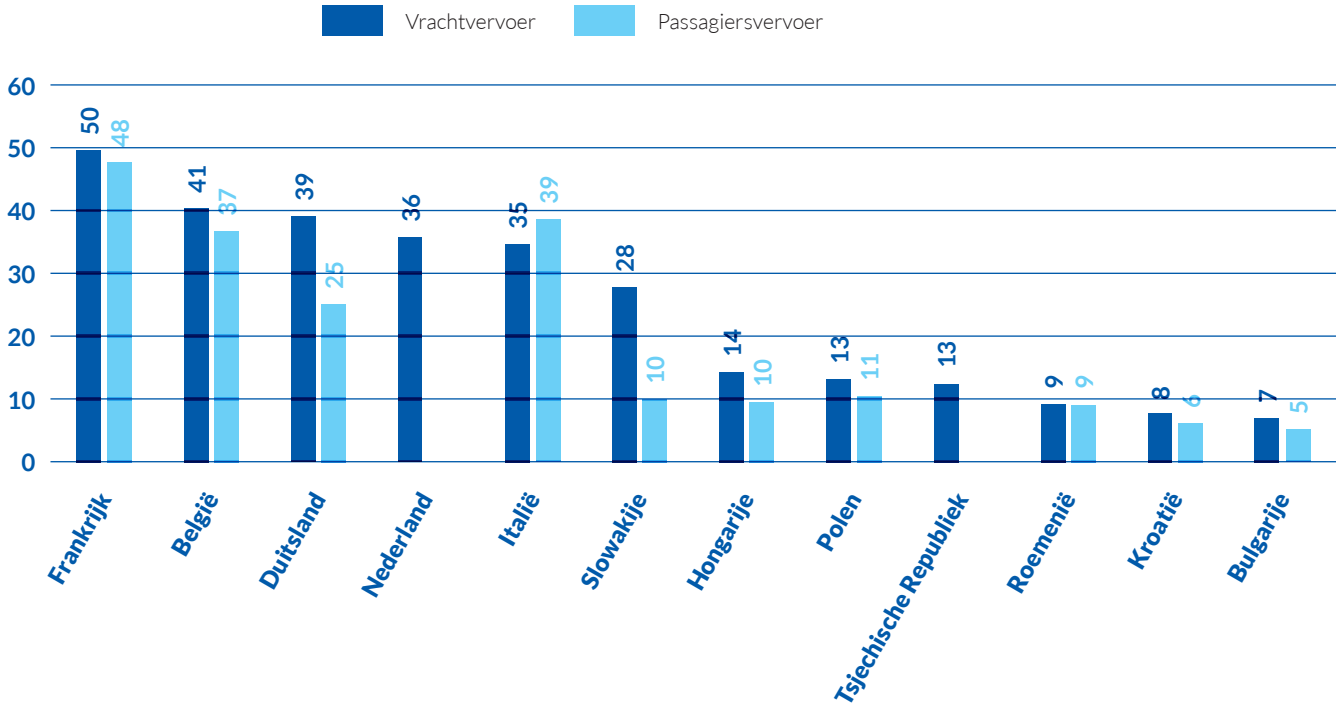
VERHOUDING BRUTO-EXPLOITATIEOVERSCHOT/OMZET IN DE PASSAGIERSVAART



Bron: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2]

De oorzaak van de lage winstgevendheid in Frankrijk moet gezocht worden in de relatief hoge personeelskosten (zie onderstaande grafiek).

GEMIDDELDE PERSONEELSKOSTEN PER PERSOON DIE IN DE BINNENVAART WERKZAAM IS PER JAAR (IN 1000€/PERSOON, 2016)*



Bron: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] en CBS (NL)
**Omwille van de zichtbaarheid zijn gegevens afgerond. Het cijfer voor Nederland is een totaalcijfer voor goederenvervoer en passagiersvervoer, maar het goederenvervoer heeft een aandeel van 92%.*

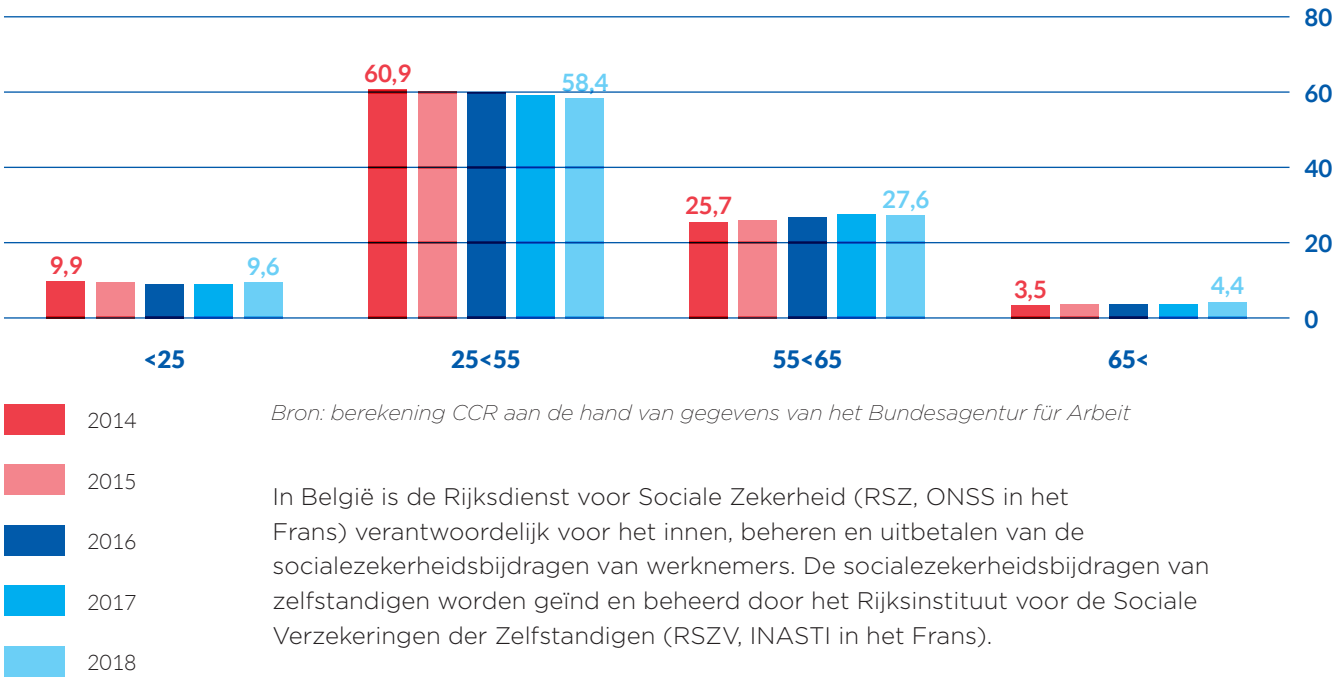
LEEFTIJDSSTRUCTUUR VAN PERSONEN DIE WERKZAAM

ZIJN IN DE BINNENVAART EN AANTAL LEERLINGEN

Het Duitse federale agentschap voor werkgelegenheid (*Bundesagentur für Arbeit*) beschikt over een centrale gegevensbank van bijna alle actieve personen die onder het sociale zekerheidsstelsel vallen in Duitsland. Er kan een indeling gemaakt worden op basis van de leeftijdsklasse van de werknemers en op basis van de beroepen waarvoor de werknemers zijn opgeleid.

Onderstaande grafiek toont het procentuele aandeel van vier leeftijdsklassen Duitse werknemers met beroepen in de binnenvaart (zowel goederen- als passagiersvervoer).

LEEFTIJDSSTRUCTUUR VAN PERSONEN MET BEROEP 'BINNENVAARTSCHIPPER' IN DUITSLAND



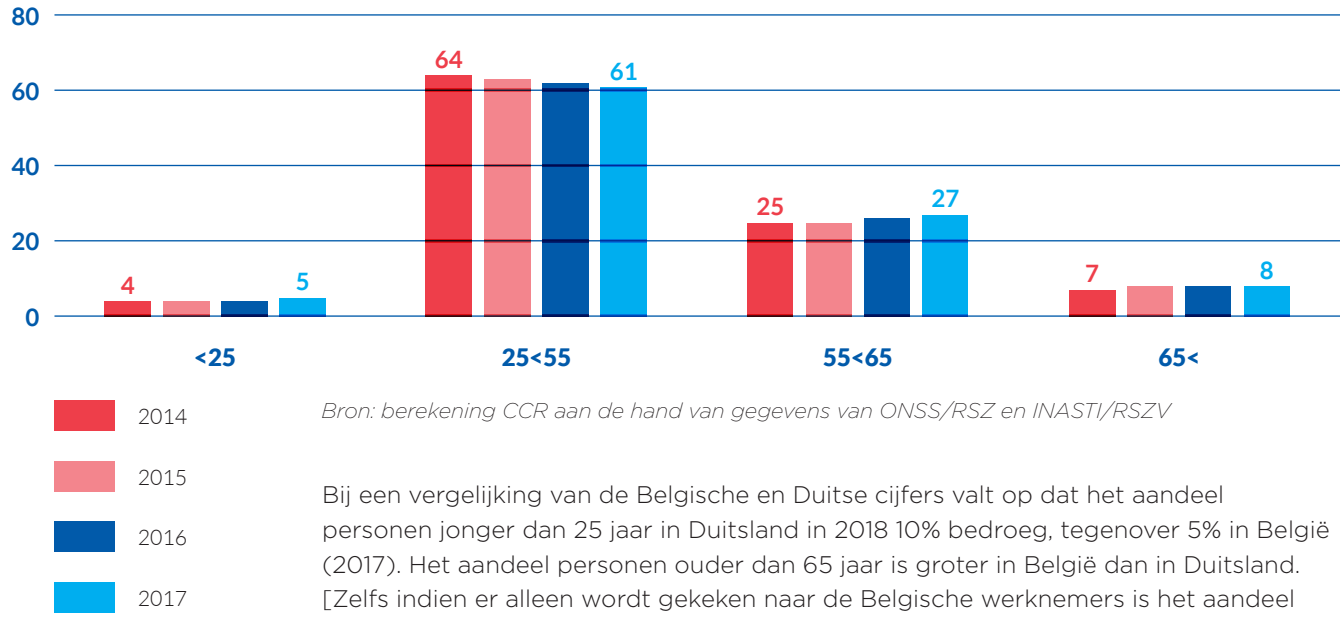
Bron: berekening CCR aan de hand van gegevens van het Bundesagentur für Arbeit

In België is de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ, ONSS in het Frans) verantwoordelijk voor het innen, beheren en uitbetalen van de socialezekerheidsbijdragen van werknemers. De socialezekerheidsbijdragen van zelfstandigen worden geïnd en beheerd door het Rijksinstituut voor de Sociale Verzekeringen der Zelfstandigen (RSZV, INASTI in het Frans).

Om de Belgische gegevens te kunnen vergelijken met de Duitse zijn de gegevens voor werknemers en zelfstandigen in de binnenvaart in België bij elkaar opgeteld en is de leeftijdsstructuur berekend voor iedereen die actief is in de Belgische binnenvaart (en eveneens voor de werknemers en zelfstandigen afzonderlijk).[29]

[29] *De resultaten laten grote verschillen zien tussen werknemers en zelfstandigen. Het aandeel werkzame personen ouder dan 65 jaar is 11% voor Belgische zelfstandigen en slechts 1% voor werknemers. Het aandeel personen jonger dan 25 jaar is 2% voor Belgische zelfstandigen maar 8% voor werknemers (alle cijfers gelden voor 2017/2018).*

LEEFTIJDSSTRUCTUUR VAN PERSONEN MET BEROEP 'BINNENVAARTSCHIPPER' IN BELGIË



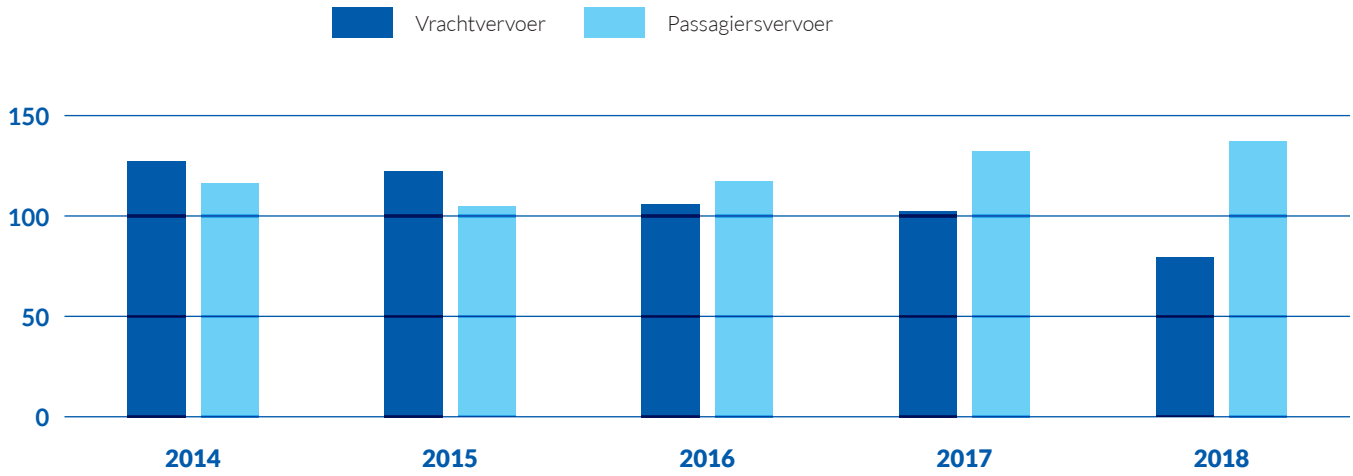
Bron: berekening CCR aan de hand van gegevens van ONSS/RSZ en INASTI/RSZV

Bij een vergelijking van de Belgische en Duitse cijfers valt op dat het aandeel personen jonger dan 25 jaar in Duitsland in 2018 10% bedroeg, tegenover 5% in België (2017). Het aandeel personen ouder dan 65 jaar is groter in België dan in Duitsland. [Zelfs indien er alleen wordt gekeken naar de Belgische werknemers is het aandeel van de jongste leeftijdscategorie iets kleiner (8% in 2018) dan in Duitsland (10% in 2018)].

De verschillen tussen de twee landen moeten ook worden gezien in het licht van de marktstructuur. België telt veel meer zelfstandige scheepseigenaren dan in Duitsland. Het percentage zelfstandige ondernemers ligt derhalve veel hoger in de Belgische binnenvaart dan in de Duitse. Dit verklaart tot op zekere hoogte de enigszins afwijkende leeftijdsstructuur in België.

Ten slotte kan worden geconstateerd dat de stijgende lijn van het aantal ondernemingen en werknemers in het passagiersvervoer zijn weerslag heeft op de beroepskeuze van leerlingen. Het aantal leerlingen in het passagiersvervoer is in 2016, 2017 en 2018 toegenomen, terwijl het in het goederenvervoer is afgenomen.

AANTAL LEERLINGEN IN DE BINNENVAART IN DUITSLAND



Bron: analyse CCR op basis van gegevens van het Bundesagentur für Arbeit

07

RIVIERCRUISEVAART

- De vloot riviercruiseschepen telde in 2018 in Europa 359 actieve schepen, met inbegrip van tien nieuwe schepen en drie gemoderniseerde schepen die in 2018 in bedrijf werden genomen. Voor 2019 wordt verwacht dat er twintig nieuwe schepen te water zullen worden gelaten.
- De afgelopen twaalf jaar zijn er steeds meer riviercruiseschepen op kleinere rivieren gekomen die niet met de Rijn of Donau verbonden zijn, zoals de Rhône-Saone, Seine en Douro. Soms is het aantal zelfs verdubbeld.
- Riviercruises zijn booming business sinds 2013, vooral door het grote aantal Amerikaanse toeristen die als vakantie een riviercruise boeken. De toename in 2018 bedroeg 14,6% ten opzichte van 2017. Het totaal aantal passagiers van de cruiseschepen lag bij 1,64 miljoen.
- Voor de eerste keer bevat het jaarverslag ook informatie over de vloot van kleine riviercruiseschepen (met 10 tot 39 bedden) die in Europa in de vaart zijn. Deze vloot telt 67 schepen. De meerderheid daarvan is ouder dan vijftig jaar en zij varen vooral in Nederland en Frankrijk.

VLOOTCIJFERS RIVIERCRUISEVAART

De vloot riviercruiseschepen in de Europese Unie is met name actief op de Centraal-Europese waterwegen.[30] In 2018 waren de riviercruiseschepen op de Centraal-Europese waterwegen goed voor bijna 75% van de totale vloot riviercruiseschepen in de EU. De grootste concentratie van riviercruiseschepen bevindt zich in het gebied Rijn/Main/Main-Donaukanaal/Donau - 253 schepen, inclusief de 35 schepen op de Nederlandse vertakkingen van de Rijn. Ondanks het feit dat alle overige rivieren die niet verbonden zijn met de Rijn of de Donau kleinere cruiseregio's zijn, is hun vloot in de afgelopen tien jaar toegenomen:

- Rhône-Saône (22 schepen in 2018 ten opzichte van 10 in 2006),
- Seine (20 schepen in 2018 ten opzichte van 5 in 2006) en,
- Douro (20 schepen in 2018 ten opzichte van 6 in 2006).

De vloot riviercruiseschepen in Europa[31] is sinds 2004 constant gegroeid en telde in 2018 359 actieve schepen met 52.078 bedden.

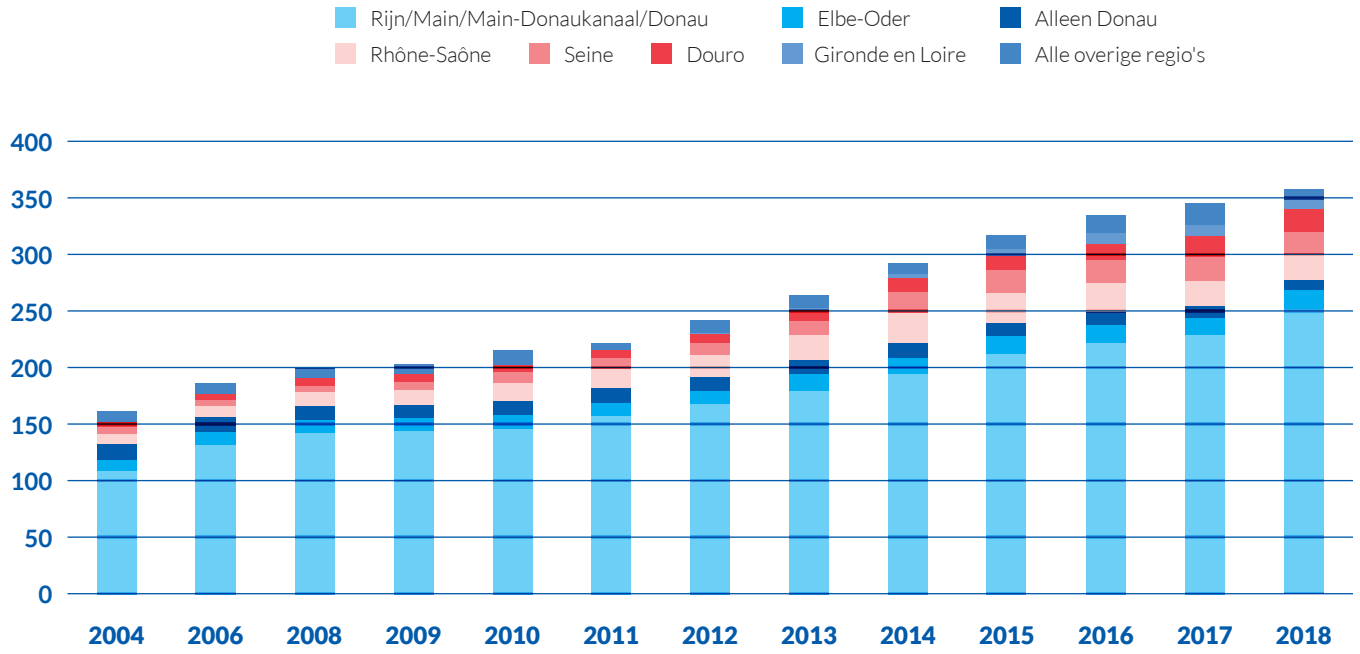
In 2018 zijn er tien nieuwe schepen met 1501 bedden op de markt gekomen. Drie bestaande schepen zijn gemoderniseerd (een ervan is omgebouwd van vrachtschip tot cruiseschip), waarmee de capaciteit met nog eens 181 bedden is toegenomen. Er zijn in 2018 geen schepen uit de vaart genomen en inclusief de gebruikelijke aanpassingen aan bestaande bedroeg de netto-toename in 2018 derhalve 13 schepen met ongeveer 1462 bedden (+ 2,9% tegenover + 5,5% in 2017).

In Europa zijn er in 2018
10 nieuwe schepen en drie gemoderniseerde schepen op de Europese markt gekomen

Sinds de aanleg van het Main-Donaukanaal in 1992 zijn de Rijn en de Donau met elkaar verbonden waardoor schepen het hele jaar door eenvoudig van het ene naar het andere stroomgebied kunnen varen. Het aantal schepen dat naar andere stroomgebieden gebracht wordt (bijvoorbeeld de Rijn of de Seine) is traditioneel zeer beperkt maar de afgelopen jaren komt het vaker voor. Sommige schepen die aanvankelijk op de Rijn of de Donau actief waren, kunnen jaren later worden overgebracht naar andere rivieren zoals de Rhône of de Seine. Recentelijk zijn er meer nieuwe schepen dan ooit besteld voor de vaart op de Rhône of de Douro (met name in 2017).

[30] Rijn/Main/Main-Donaukanaal/Donau/Elbe-Oder.
[31] De vloot Europese riviercruiseschepen zoals beschreven in dit jaarverslag omvat de vloot in de EU en in Zwitserland.

AANTAL RIVIERCRUISESCHEPEN IN DE EU PER VAARGEBIED (2004 – 2018)



Bron: Hader, A. (2018), The River Cruise Fleet

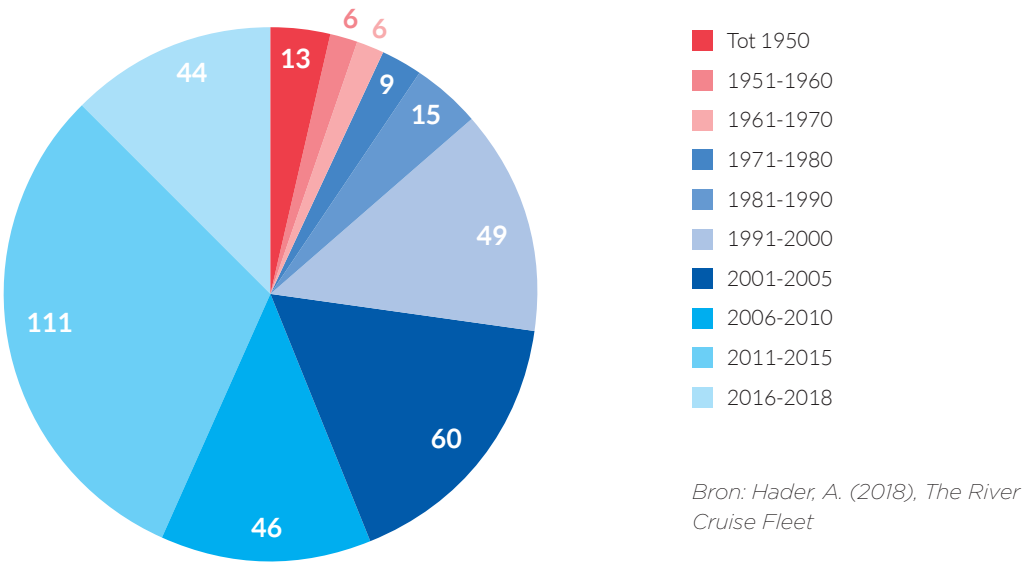
Tot in de jaren negentig breidde de vloot zich langzaam uit. Slechts 13,6% van de huidige vloot bestaat uit riviercruiseschepen die zijn gebouwd voor 1990. Uit de leeftijdsstructuur van de Europese vloot blijkt dat de nieuwbouw sindsdien een hoge vlucht heeft genomen en een piek bereikte tussen 2011 en 2015: 31% van de huidige vloot is gebouwd tijdens deze periode. Aan deze periode van stormachtige groei is in 2016 een einde gekomen, met name vanwege de terrorismedreiging in Europa.

Ook terrorisme buiten de Europese Unie kan een factor zijn die groei van de vloot negatief beïnvloedt. Na de aanslagen van 2001 in de Verenigde Staten investeerden ondernemingen met een groot aandeel Amerikaanse klanten (Grand Circle, Holland River en Viking River) bijvoorbeeld minder in nieuwe schepen voor cruises op de Rijn en de Donau, omdat Amerikaanse klanten minder geneigd waren een cruise buiten de Verenigde Staten te boeken.

Tussen 2004 en 2018 werd de Europese vloot riviercruiseschepen uitgebreid met 195 schepen – een toename van

119%

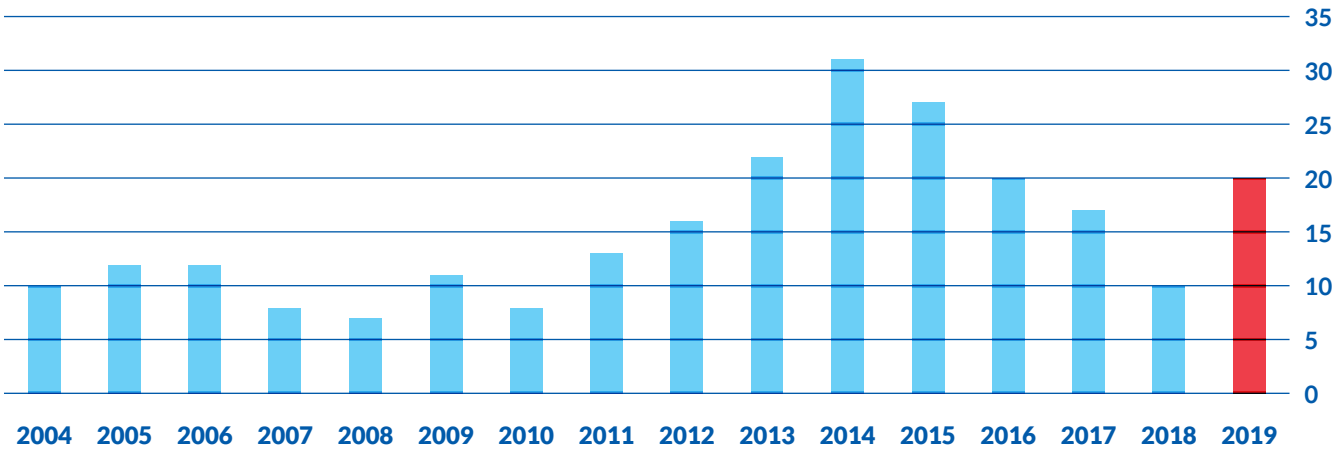
AANTAL RIVIERCRUISESCHEPEN IN DE EU NAAR BOUWJAAR



Bron: Hader, A. (2018), The River Cruise Fleet

In 2019 zal het aantal schepen naar verwachting met 20 schepen worden uitgebreid (twee keer zo veel als in 2018). De toenemende vraag van Amerikaanse klanten en de robuuste vraag op de Duitstalige markt zijn de belangrijkste factoren voor de toename.

NIEUWE RIVIERCRUISESCHEPEN VOOR DE EUROPESE MARKT 2004-2019*

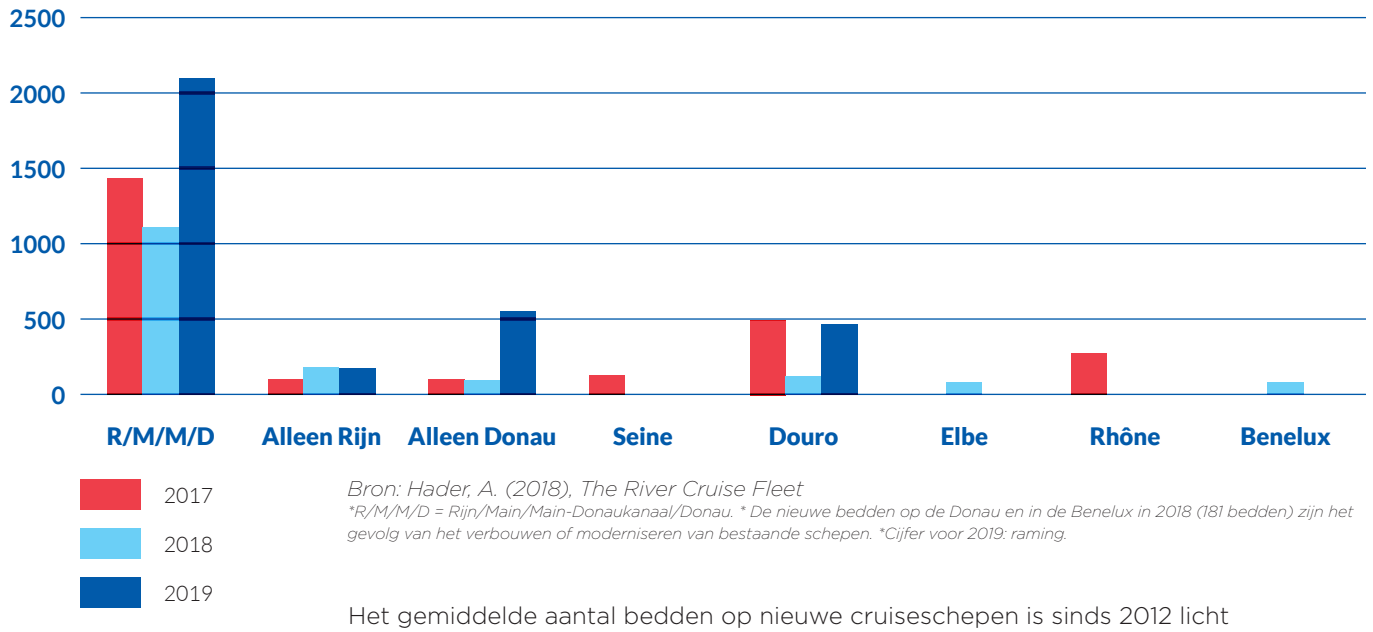


Bron: Hader, A. (2018), The River Cruise Fleet
**2019: raming op basis van orderboeken*

In tegenstelling tot 2017, toen er een brede regionale diversificatie waarneembaar was voor nieuwe schepen, werd er in 2018 slechts een enkel nieuw schip in de vaart genomen op een rivier die niet verbonden is met de Rijn en de Donau (op de Douro). Er werden twee verbouwde schepen besteld om in gebruik te worden genomen in de Benelux.

De raming voor 2019 laat zien dat vier van de verwachte twintig nieuwe schepen bestemd zijn voor de Douro. Dat komt overeen met naar schatting 14% van de nieuwe bedden.

NIEUWE CAPACITEITEN IN DE CRUISEVAART IN 2017, 2018 EN 2019 PER VAARGEBIED
(AANTAL BEDDEN)***



Bron: Hader, A. (2018), The River Cruise Fleet
**R/M/M/D = Rijn/Main/Main-Donaukanaal/Donau. * De nieuwe bedden op de Donau en in de Benelux in 2018 (181 bedden) zijn het gevolg van het verbouwen of moderniseren van bestaande schepen. *Cijfer voor 2019: raming.*

Het gemiddelde aantal bedden op nieuwe cruiseschepen is sinds 2012 licht afgenomen en bedroeg 150 in 2018. Volgens de orderboeken stijgt het aantal bedden op de nieuwe schepen in 2019 naar verwachting naar 165.

Er staan acht grote cruiseschepen met een grote passagierscapaciteit (minimaal 190 bedden) op stapel in 2019. Deze grote vaartuigen zijn verantwoordelijk voor 46 % van de nieuwe bedden in 2019 en ze zijn allemaal bestemd voor de Donau of de Rijn/Main/Main-Donaukanaal/Donau. Het grootste riviercruiseschip dat ooit gebouwd is voor Europa, de AMAMAGNA (196 passagiers), behoort tot de voor 2019 bestelde schepen.

Onderstaande grafiek toont de wereldwijde ontwikkeling van actieve riviercruiseschepen, in totaal 875 in 2018. **Europa heeft momenteel de grootste vloot riviercruiseschepen**, gevolgd door de Nijl en andere Afrikaanse rivieren.

De in Europa actieve vloot cruiseschepen vertegenwoordigt

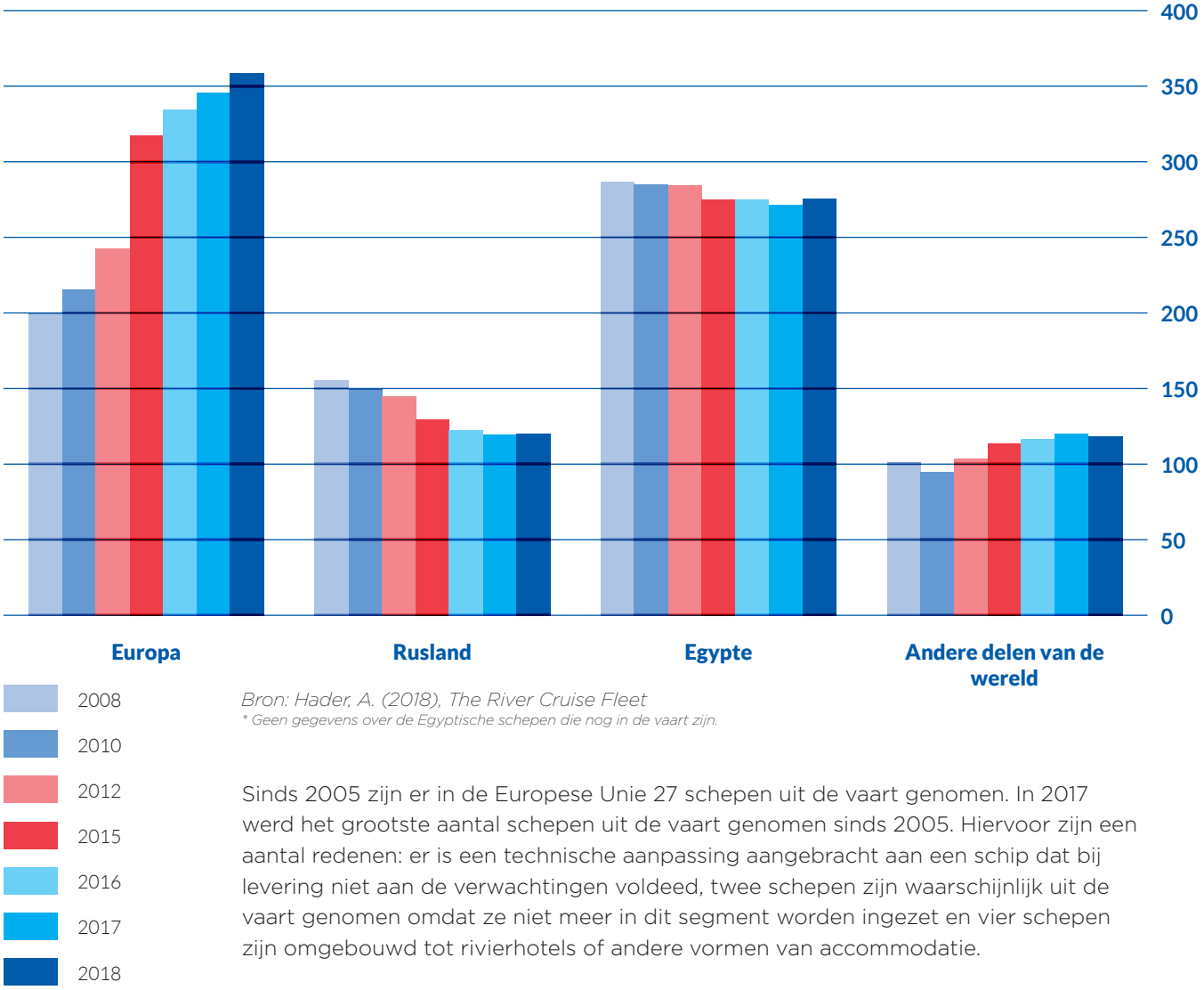
41% van de wereldwijde cruisevloot

De Nijlvloot is met 280 cruiseschepen nog altijd aanzienlijk. Terwijl de vloot in de EU in de afgelopen jaren sneller gegroeid is dan ooit, heeft de sector in Egypte echter nog altijd te lijden onder de zware politieke crisis. De situatie lijkt langzaam te verbeteren.

Na een constante afname sinds 2004 heeft de Russische vloot er een schip bijgekregen in 2018 en komt daarmee uit op 121 cruiseschepen. Gemiddeld genomen is de vloot in Rusland en Oekraïne echter nog steeds behoorlijk oud. Het aantal buitenlandse riviercruisetoeristen in deze landen is gedaald als gevolg van de politieke ontwikkelingen, die natuurlijk ook niet bevorderlijk zijn voor het vernieuwen van de vloot.

De Amerikaanse cruisevloot levert maar een beperkte bijdrage aan de wereldwijde vloot riviercruiseschepen, maar de Amerikaanse vloot is sinds 2011 wel constant gegroeid. Voor de Aziatische vloot is een soortgelijke trend waarneembaar.

VERDELING VAN RIVIERCRUISESCHEPEN PER REGIO IN DE WERELD (AANTAL SCHEPEN)*

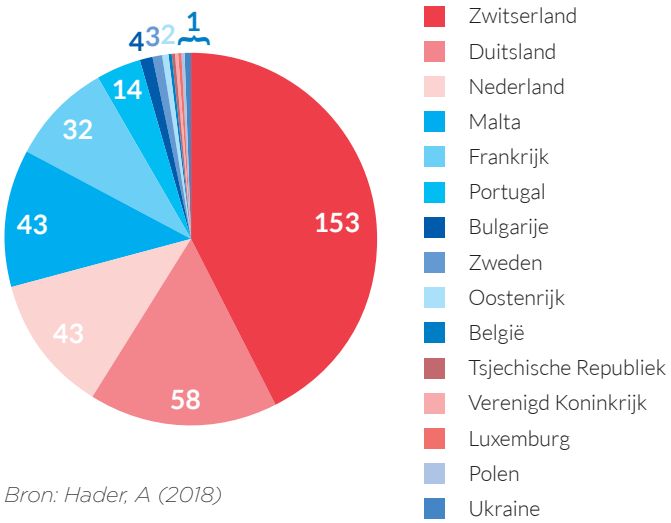


Bron: Hader, A. (2018), The River Cruise Fleet
** Geen gegevens over de Egyptische schepen die nog in de vaart zijn.*

Sinds 2005 zijn er in de Europese Unie 27 schepen uit de vaart genomen. In 2017 werd het grootste aantal schepen uit de vaart genomen sinds 2005. Hiervoor zijn een aantal redenen: er is een technische aanpassing aangebracht aan een schip dat bij levering niet aan de verwachtingen voldeed, twee schepen zijn waarschijnlijk uit de vaart genomen omdat ze niet meer in dit segment worden ingezet en vier schepen zijn omgebouwd tot rivierhotels of andere vormen van accommodatie.

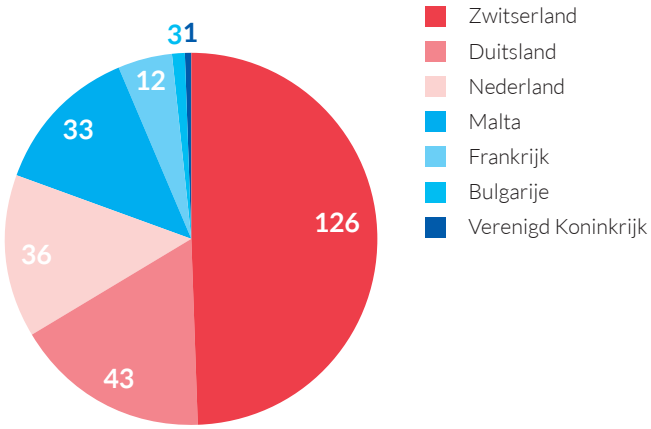
In 2018 **was de vraag zo groot** dat er veel nieuwe schepen op de markt kwamen in de Europese Unie en er geen enkel schip uit de vaart werd genomen

IN DE EU-REGIO GEREGISTREERDE RIVIERCRUISESCHEPEN (AANTAL SCHEPEN)



Bron: Hader, A (2018)

IN HET RMD[32]-GEBIED GEREGISTREERDE RIVIERCRUISESCHEPEN (AANTAL SCHEPEN)



Bron: Hader, A (2018)

153 schepen, oftewel 43% van de Europese riviercruiseschepen in de EU-regio, zijn geregistreerd in Zwitserland. Qua aantal geregistreerde schepen domineert Zwitserland niet alleen de EU maar ook het RMD-gebied (Rijn-Main-Donau). Het aandeel van Zwitserland bij de schepen op de Rhône-Saône, de Seine en de Elbe is eveneens groot. Dat komt omdat veel rederijen hun hoofdkantoor in Bazel en andere Zwitserse steden hebben. Veel riviercruiseschepen zijn in handen van touroperators uit de Verenigde Staten, maar worden geëxploiteerd vanuit Zwitserland.

Duitsland komt met 58 geregistreerde riviercruiseschepen op de tweede plaats. De spreiding over de rivieren vertoont gelijkenissen met Zwitserland. Malta en Nederland delen de derde plaats met 43 geregistreerde schepen elk. De in Nederland geregistreerde schepen zijn voornamelijk actief op de Nederlandse rivieren, terwijl de in Malta geregistreerde schepen voornamelijk worden ingezet in het Rijn-Main-Donaugebied en een enkel schip in Frankrijk. De in Malta geregistreerde schepen zijn in handen van reders uit de Verenigde Staten, Australië, Maleisië, Slowakije en Nederland.

Frankrijk beschikt over 32 geregistreerde riviercruiseschepen en bekleedt daarmee de vierde positie. Deze schepen zijn voornamelijk op de Franse wateren actief. Portugal telt 14 geregistreerde riviercruiseschepen die met name ingezet worden op de Douro. De populariteit van de Douro heeft recentelijk een hoge vlucht genomen. De meeste schepen zijn in handen van een Portugese onderneming.

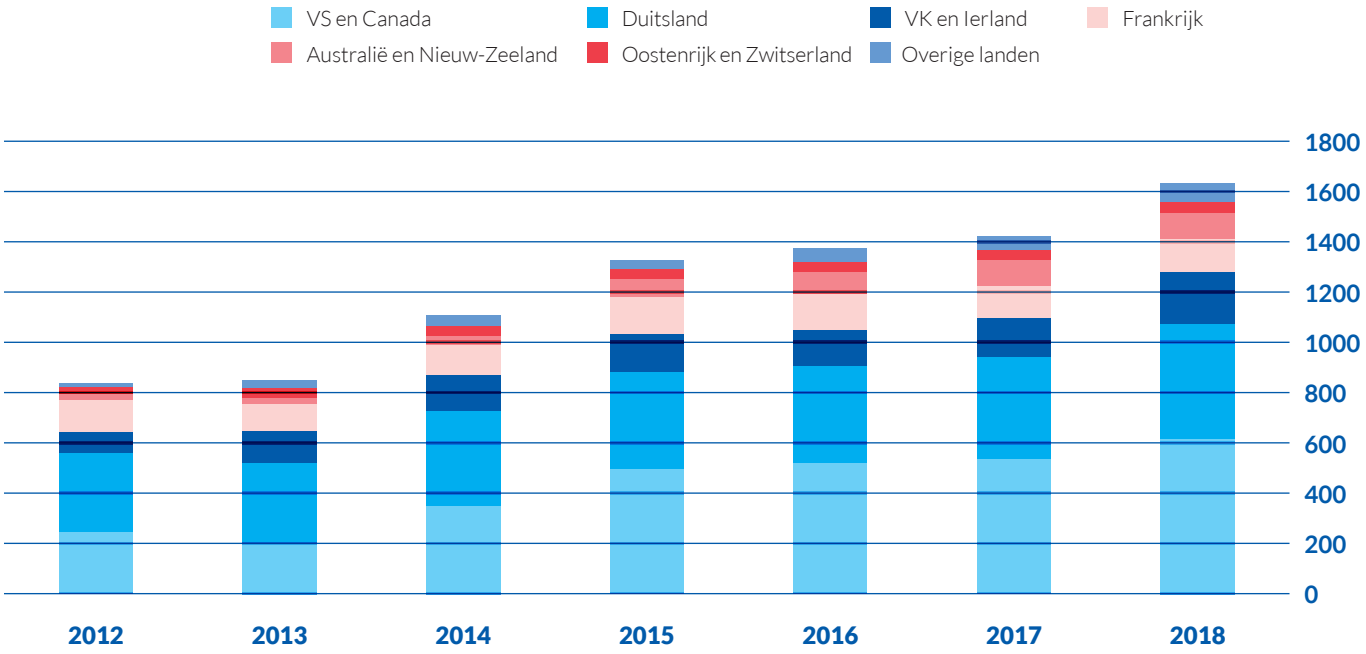
De vier in Bulgarije geregistreerde schepen varen op de Donau. De vloot wordt momenteel gemoderniseerd zodat de schepen ook ingezet kunnen worden op de Rijn. De drie schepen die het Götakanaal bevaren tussen Stockholm en Gotenburg zijn geregistreerd in Zweden. In Oostenrijk zijn slechts twee Donauschepen geregistreerd. De volgende landen tellen een enkel geregistreerd riviercruiseschip: België, Luxemburg, Tsjechië, het Verenigd Koninkrijk, Polen en Oekraïne. De schepen die ingezet worden op de Elbe en de waterwegen die Elbe, Oder en Oostzeekust met elkaar verbinden, zijn in zeer uiteenlopende landen geregistreerd. De vlootstructuur op de Seine en de Rhône vertoont grote gelijkenissen en ook de registratielanden van de schepen die in bedrijf zijn op deze rivieren, zijn min of meer dezelfde.

[32] *Rijn/Main/Main-Donaukanaal/Donaugebied.*

VRAAG NAAR RIVIERCRUISES

Ondanks de lage waterstanden was 2018 voor de riviercruises een uitstekend jaar. Het aantal cruisepassagiers op de Europese rivieren steeg met 14,6% tot 1,64 miljoen. Amerikanen uit de VS en Canadezen waren wederom de grootste groep passagiers, gevolgd door Duitsers (28,1%), Britten en Ieren (12,8%).

AANTAL PASSAGIERS OP EUROPESE CRUISESCHEPEN ONDERVERDEELD NAAR NATIONALITEIT (IN 1000)



Bron: IG River Cruise / Deutsche Reiseverband (DRV) / SeaConsult

De sterke groei in 2018 gaat hand in hand met de stijging van de capaciteit in de afgelopen jaren. Alleen al in 2018 nam de netto-capaciteit toe met 13 schepen en plusminus 1462 bedden. De lage waterstanden vormden geen al te grote belemmering voor de activiteiten aangezien de meeste riviercruiseregio's geen last hadden van het lage water. Dit gold met name voor de Franse regio's, waar de vraag in 2018 sterk toenam.

De recente verandering in de leeftijdsstructuur van reizigers vormt ook een verklaring voor de gestegen vraag. Een groot aantal jongere reizigers besloot in 2018 een riviercruise te maken. Het aandeel Duitse reizigers in de leeftijdsgroep 41-55 jaar nam in 2018 toe van 11,8% tot 18,3%. Het aandeel van personen in de groep 26-40 jaar was in 2018 ruim vier keer zo groot als in 2017: 8,3% tegenover slechts 2%.[33]

[33] *Bron: IG River Cruise / DRV / SeaConsult (2019), Der Fluss-Kreuzfahrtmarkt 2018.*

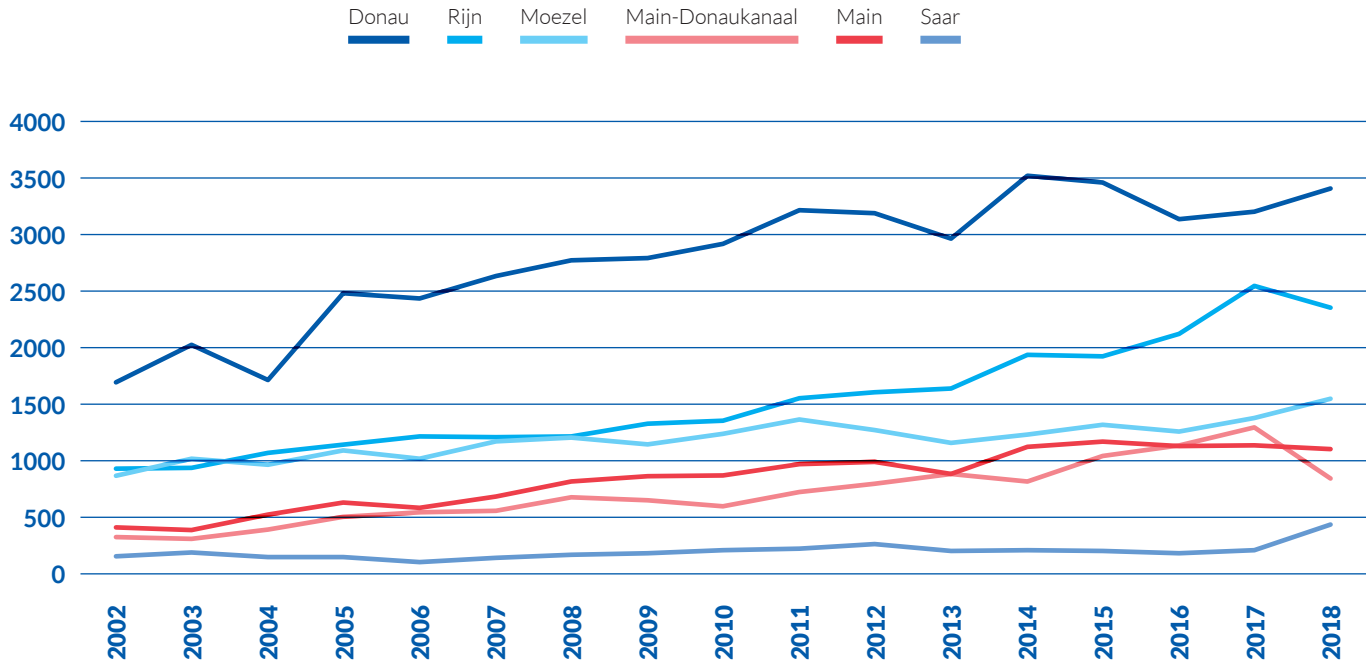
Onder Duitse toeristen **was het aandeel van de leeftijdsgroep 26-40 jaar** in 2018 vier keer zo groot als in 2017

Ook de sterk toenemende voorkeur van de Duitse riviercruisepassagiers voor de duurdere segmenten mag beschouwd worden als een nieuwe trend: het marktaandeel van het premiumsegment nam toe van 39,4% in 2017 tot 45,6% in 2018, terwijl het marktaandeel van het luxe- en ultraluxe-segment (samen) toenam van of 6,3% in 2017 tot 14,3% in 2018. Dankzij de algehele stijging van de vraag en het toenemende belang van het premium- en luxe-segment waren de inkomsten uit ticketverkopen in 2018 hoger dan ooit. De inkomsten uit tickets die gekocht werden door Duitse toeristen stegen met 18 % ten opzichte van 2017.

Wat nationaliteit van reizigers betreft is de sterkste stijging van de vraag in 2018 te zien bij de categorie 'overige nationaliteiten', die reizigers omvat uit Azië, Rusland, Scandinavië en Oost-Europa. Zij lieten een toename van 41% optekenen. De Britse en Ierse toeristen komen op de tweede plaats met een toename van 31%. De aantallen reizigers uit de twee meest vertegenwoordigde nationaliteiten (Amerikanen uit de VS/Canadezen en Duitsers) namen ongeveer evenveel toe (respectievelijk 14,3% en 14,7%).

Uit gegevens over het aantal cruiseschepen dat door de sluizen op de Rijn, Donau, Moezel en andere rivieren is gevaren, blijkt een toename van 6 % voor de Donau in 2018. Op de Moezel laten de cijfers bij de sluis van Koblenz een stijging van het aantal schepen zien van 12%. Op de Saar is het riviercruiseverkeer meer dan verdubbeld.

JAARLIJKS AANTAL PASSAGES VAN CRUISESCHEPEN OP DE EUROPESE RIVIEREN*



Bron: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

**Totaal aantal hotelschepen stroomopwaarts en stroomafwaarts bij de volgende sluizen: Jochenstein (Donau), Iffezheim (Rijn), Koblenz (Moezel), Kelheim (Main-Donaukanaal), Kostheim (Main), Kanzem (Saar).*

De curve voor de Moezel is gebaseerd op de schepen die de sluizen van Koblenz passeerden, waar de Moezel uitmondt in de Rijn. De cijfers voor 2018 laten zien dat de riviercruisevaart op de Moezel een hoge vlucht heeft genomen. Bij de sluis van Koblenz werden in 2018 1542 hotelschepen geteld, 12% meer dan in 2017. Volgens de *Moezelcommissie* noteerden andere sluizen op de Moezel in 2018 eveneens een sterke stijging van het aantal cruiseschepen: in 2018 passeerden respectievelijk 971 en 1062 cruiseschepen (+19% en +25%)[34] de sluizen van Zeltingen en Fankel in het romantische Moezeldal tussen Koblenz en Trier.

De grafiek voor de Donau is gebaseerd op de hotelschepen die de Duits-Oostenrijkse grens passeren, 32 kilometer stroomafwaarts vanuit Passau. Passau is een belangrijke aankomst- en vertrekplaats voor Donaucruises naar Wenen of Boedapest of zelfs verder stroomafwaarts. Het aantal hotelschepen dat de Duits-Oostenrijkse grens passeerde, nam in 2018 toe met 6% tot 3406.

De cruisevaart stroomafwaarts vanuit Passau omvat korte reizen van 5, 7 of 8 dagen op de routes Passau-Wenen-Bratislava-Boedapest-Passau en Wenen-Bratislava-Boedapest, evenals reizen van en naar de Rijn en de Main havens. Het aantal van dit soort korte cruises kan ook worden gemeten bij de sluizen van Gabčíkovo bij de grens tussen Slowakije en Hongarije. Volgens de *Donaucommissie* bedroeg het aantal passages van hotelschepen in 2018 bij Gabčíkovo 3945 en hadden deze schepen in totaal 548.800 passagiers aan boord.

Passau is eveneens het vertrekpunt voor langere reizen naar de Donaudelta met een duur van 14, 15 of 16 dagen. Om het aantal passagiers en scheepspassages te meten, kan worden gekeken naar de sluizen van Mohacs in Zuid-Hongarije. Er passeerden in 2018 754 hotelschepen, wat overeenkomt met 106,6% van de cijfers voor 2017. Het aantal passagiers op deze langere Donaureizen bedroeg 103.560 in 2018 (+6,6% ten opzichte van 2017).[35]

[34] Bron: Moezelcommissie (2019), vervoerscijfers voor de Moezel 2018 (Verkehrszahlen Mosel 2018), maart 2019.
[35] Bron: Donaucommissie (2019), marktobservatie van de Donauscheepvaart – Balans 2018 (Marktbeobachtung der Donauschifffahrt – Bilanz 2018), april 2019.

RIVIERCRUISESCHEPEN MET 10 TOT 39 BEDDEN IN EUROPA

Inleiding

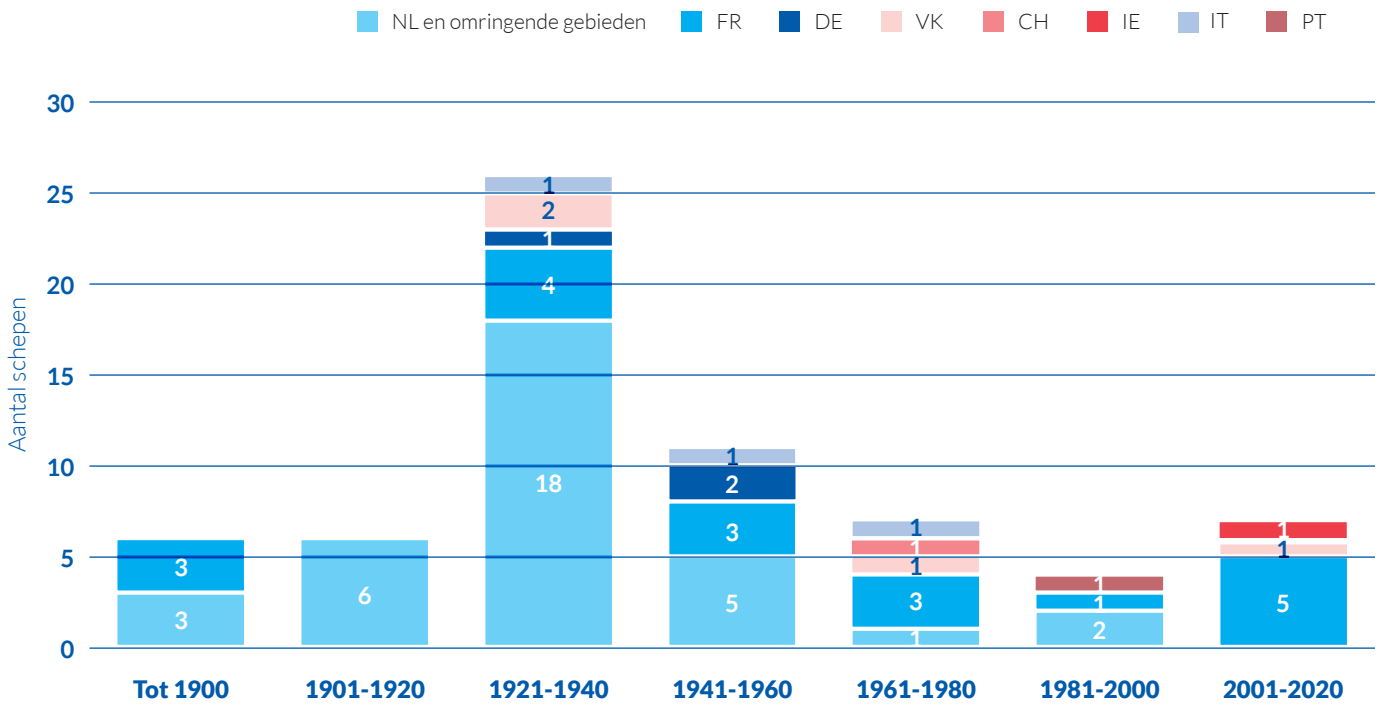
De riviercruisevloot met 10 tot 39 bedden is ouder dan de vloot met 40 of meer bedden. Het merendeel van de kleine riviercruiseschepen betreft voormalige vrachtschepen die sinds de jaren '80 zijn omgebouwd tot cruiseschepen (type Freycinet).

Bij analyse van de vloot blijkt dat er 67 kleine riviercruiseschepen actief zijn op de Europese rivieren. Ook varen er verschillende schepen met minder dan 10 bedden op de Europese rivieren en kanalen. Met deze laatste schepen is in deze analyse geen rekening gehouden.

Ondanks de relatief hoge leeftijd van de kleine cruiseschepen in Europa kunnen deze schepen modern en zelfs luxueus zijn en ze passen uitstekend bij de kanalen in historische stadscentra. Ook zijn ze uitermate geschikt voor culinaire reizen langs pittoreske trekpleisters.

De vloot kleine riviercruiseschepen in Europa telt **67 schepen** waarvan het merendeel ouder is dan **50 jaar**

LEEFTIJDSSTRUCTUUR VAN KLEINE RIVIERCRUISESCHEPEN IN EUROPA
(JAAR EN VAARGEBIED)

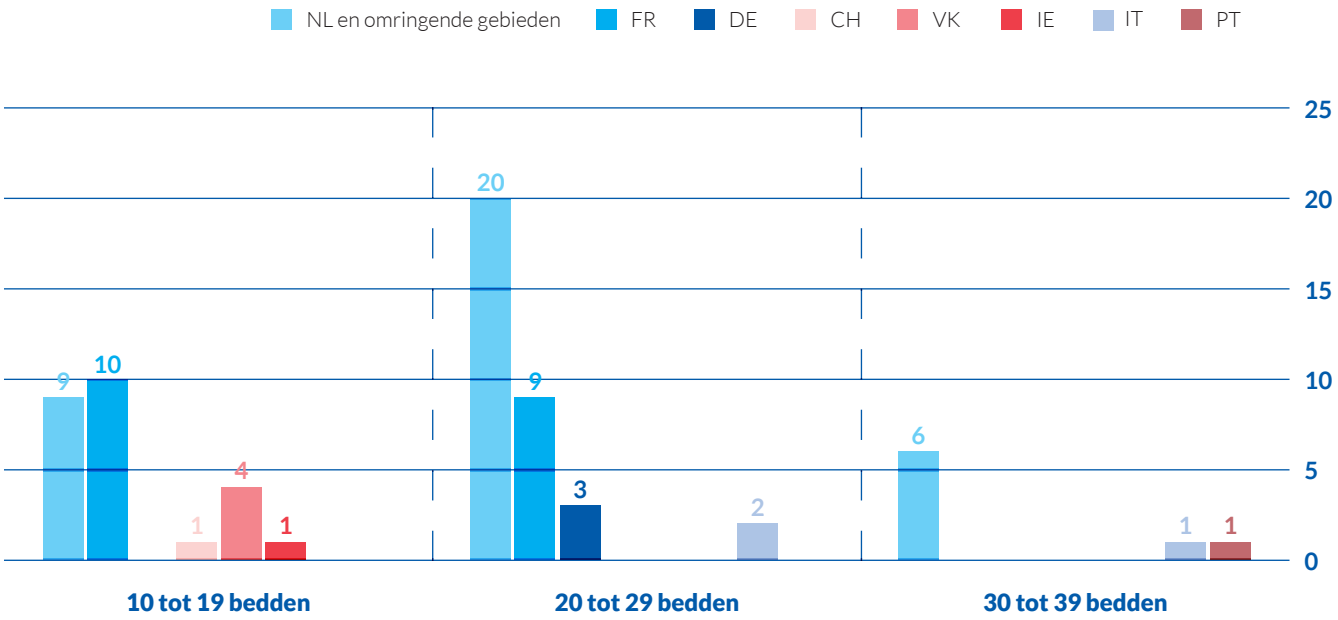


Bron: A. Hader, januari 2019

De groep oudste schepen (gebouwd voor het jaar 1900) omvat drie schepen die gebouwd zijn in 1897 en drie andere waarvan het bouwjaar onbekend is. Zes schepen zijn gebouwd tussen 1906 en 1913. De meeste kleine cruiseschepen zijn gebouwd tussen 1920 en 1940. Deze leeftijdsklasse telt 26 kleine cruiseschepen, meestal voormalige vrachtschepen die zijn omgebouwd.

Sindsdien zijn de nieuwbouwactiviteiten voor dergelijke kleine schepen constant afgenomen tot het jaar 2000: tussen 1941 en 1960 werden er elf schepen gebouwd, tussen 1961 en 1980 zeven en tussen 1981 en 2000 vier. Tussen 2001 en 2019 zijn er zeven nieuwe schepen gebouwd. Vijf van deze zeven schepen werden tussen 2014 en 2016 besteld door *CroisiEurope*. De nieuwbouwcijfers zijn erg laag vergeleken met de ruim 250 nieuwe grotere riviercruiseschepen die in dezelfde periode gebouwd werden.

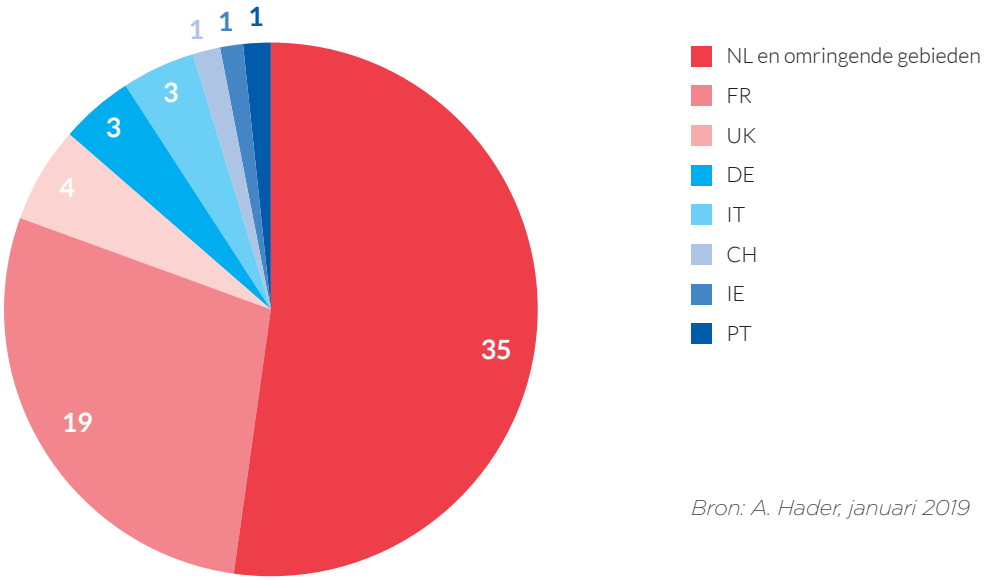
CAPACITEIT VAN KLEINE RIVIERCRUISESCHEPEN IN EUROPA
(AANTAL BEDDEN EN VAARGEBIED)



Bron: A. Hader, januari 2019

Ongeveer de helft (34) van de 67 kleine riviercruiseschepen heeft een capaciteit tussen de 20 en 29 bedden en 25 schepen hebben een capaciteit tussen de 10 en 19 bedden. Er zijn maar een paar schepen (8) met een capaciteit tussen de 30 en 39 bedden. De meeste riviercruiseschepen uit de kleinste categorie hebben een capaciteit van 12 bedden.

VAARGEBIEDEN VAN KLEINE RIVIERCRUISESCHEPEN (AANTAL SCHEPEN)



Bron: A. Hader, januari 2019

De spreiding van de schepen over de vaargebieden laat zien dat er twee regionale niches zijn voor kleine riviercruises.

Het grootste vaargebied wordt gevormd door het Nederlandse netwerk van rivieren en kanalen waar 35 kleine riviercruiseschepen actief zijn. De meeste ervan kunnen rondreizen in Nederland aanbieden maar ook over de grens in België, Frankrijk en Duitsland. De regio is populair omdat veel fietsers de kleine riviercruiseschepen als hotel gebruiken wanneer ze naar een nieuwe locatie reizen.

Het tweede populaire cruisegebied omvat de Franse kanalen waar negentien kleine cruiseschepen actief zijn, voornamelijk in Bourgondië en de Provence. Op de Franse kanalen zijn er geen kleine cruiseschepen met meer dan 30 bedden te vinden. *CroisiEurope* heeft echter in de afgelopen jaren een nieuwe serie van vijf schepen met 22 bedden in gebruik genomen. Een ander typisch Frans fenomeen zijn de zeer kleine riviercruiseschepen met vaak slechts vier tot acht bedden. Die zijn echter niet meegenomen in deze analyse.

De overige kleine riviercruiseschepen, dertien stuks in totaal, zijn verdeeld over zes andere landen. Duitsland telt maar drie van dit soort schepen. De Duitse riviercruisevloot wordt gedomineerd door grotere schepen. In het Verenigd Koninkrijk zijn slechts vier kleine schepen actief in Schotland en op de Thames. Op de kanalen in het Verenigd Koninkrijk zijn trouwens veel schepen te vinden met minder dan tien bedden, maar die blijven hier buiten beschouwing. In Italië bevaren drie schepen de Lagune van Venetië en de Po. Een ervan staat geregistreerd in Nederland. Ook op de Shannon in Ierland hebben de meeste cruiseschepen minder dan tien bedden. Slechts een schip dat gebouwd is na het jaar 2000 voldoet aan de criteria van deze analyse en behoort tot daarmee tot de categorie kleine schepen.

80% van de kleine riviercruiseschepen is actief op het Nederlandse (35 schepen) en/of Franse (19 schepen) netwerk van rivieren en kanalen

08

DAGTOCHTSCHEPEN

- Duitsland (913), Nederland (510), Frankrijk (365), Italië (352) en Zwitserland (255) zijn de landen met het grootste aantal dagtochtschepen in Europa.
- Dagtochtschepen zijn een belangrijk segment als het gaat om de invoering van nieuwe, schone technologieën. In 2018 is er bijvoorbeeld een dagtochtschip van 38 meter op de Seine in Parijs in bedrijf genomen, dat volledig elektrisch wordt aangedreven.
- Alles bij elkaar genomen is het aantal dagtochtschepen in de Rijnoeverstaten vrij stabiel. In grote steden is echter een stijgende trend in de vlootomvang waar te nemen.

INLEIDING

Het vervoer van passagiers over binnenwateren kan worden ingedeeld in drie grote activiteitensegmenten: riviercruises, dagtochten op rivieren en kanalen (met inbegrip van veerponten) en dagtochten op meren. De landen in Europa met de hoogste omzet in de passagiersvaart zijn volgens Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] de volgende vijf landen (aandeel in de Europese omzet in percentage): Zwitserland (23,3%), Duitsland (20,3%), Italië (15,5%), Frankrijk (13,9%) en Nederland (8,4%). Op grond van de definities die Eurostat hanteert, bevat het omzetcijfer voor de passagiersvaart op waterwegen zowel de omzet die gegenereerd wordt door riviercruiseschepen, dagtochtschepen op rivieren en kanalen en veerponten, als ook die van dagtochtschepen op meren. Voor de verschillende segmenten zijn er geen afzonderlijke omzetcijfers beschikbaar.

Er zijn ook geen Eurostat-gegevens voor het aantal passagiersschepen of het aantal passagiers dat over de waterwegen vervoerd wordt.[36] Daarom is er een statistische analyse gemaakt met behulp van de nationale databanken van verschillende Europese landen. Daaruit bleek dat Zwitserland, Duitsland, Italië, Frankrijk en Nederland niet alleen de hoogste omzetcijfers hebben van alle Europese landen, maar ook het grootste aantal dagtochtschepen (alles bij elkaar, dus op rivieren/kanalen en meren, met inbegrip van veerponten).

In Duitsland, Italië, Nederland, Frankrijk en Zwitserland worden de dagtochtschepen gescheiden in de databanken geregistreerd. Voor andere landen in Midden- en Oost-Europa kunnen de bureaus voor de statistiek of overheidsinstanties voor de passagiersschepen alleen cijfers verstrekken voor het totale aantal schepen. Dat neemt niet weg dat het ook voor deze landen mogelijk is om het aantal dagtochtschepen vast te stellen, zij het indirect, omdat voor elk Europees land het aantal riviercruiseschepen bekend is (zie het hoofdstuk over de riviercruises).

Deze indirecte berekening levert voor het aantal dagtochtschepen van Polen, de Tsjechische Republiek, Slowakije, Hongarije en Roemenië het volgende beeld op: van de 117 passagiersschepen in Polen, zijn 116 een dagtochtschip. Het aantal passagiers bedroeg in 2017 1,26 miljoen, vergeleken met 1,28 miljoen in 2016 en 1,1 miljoen in 2015.

In de Tsjechische Republiek waren er in 2017 88 passagiersschepen, tegen 85 in 2016 en 78 in 2015. Van de 88 passagiersschepen die in de Tsjechische Republiek in 2017 geregistreerd stonden, zijn 87 een dagtochtschip en is er een cruiseschip. In Slowakije, een land zonder veel meren, zijn er momenteel minder dan 20 passagiersschepen geregistreerd.

De passagiersschepen in Hongarije, Slowakije en Roemenië zijn allemaal dagtochtschepen. In deze landen zijn er geen riviercruiseschepen (zie het hoofdstuk over de riviercruises). Hongarije heeft een vrij hoog aantal dagtochtschepen (132 in 2017), die op de Donau en het Balatonmeer varen. Het aantal passagiers op deze dagtochtschepen op de Donau is de afgelopen jaren gedaald, van 709.000 passagiers in 2005 naar 216.000 passagiers in 2016, omdat de prijzen voor een kaartje gestegen zijn. Het aantal passagiers op het Balatonmeer is echter al deze jaren hetzelfde gebleven en lag in 2016 bij 531.000 passagiers.[37] In Roemenië stonden er in 2017 en 2016 75 passagiersschepen geregistreerd. In 2015 waren dat er nog 65.[38]

[36] In 2019 is Eurostat begonnen met een aantal pilot studies om in de toekomst deze data wel te kunnen vergaren.
[37] Bron: informatie van het Hongaars bureau voor de statistiek
[38] Bron: Roemeens instituut voor de statistiek

Hieronder volgt een korte beschrijving van de vijf landen met het grootste aantal dagtochtschepen in Europa.

DUITSLAND **783** dagtochtschepen op rivieren en kanalen **130** dagtochtschepen op meren

Duitsland heeft niet alleen veel rivieren, maar ook veel meren, met name in de buurt van de Alpen en in het noordoosten van het land. Op de meren zijn er echter minder schepen geregistreerd dan in Zwitserland of Italië. Daar staat tegenover dat het aantal dagtochtschepen dat actief is op de rivieren of kanalen in Duitsland het grootste aantal van Europa is.

NEDERLAND **510** dagtochtschepen op rivieren en kanalen

Als men kijkt naar het segment van de dagtochtschepen scoort ook Nederland hoog. Het belang van dit segment laat zich goed aflezen aan het aantal rondvaartboten in Amsterdam. De leeftijdsstructuur van de Nederlandse dagtochtschepen is vergelijkbaar met die op de Duitse rivieren en kanalen, waarover later meer.

FRANKRIJK **365** dagtochtschepen op rivieren en kanalen

De drie segmenten van de passagiersvaart zijn alle drie in Frankrijk te vinden, maar het riviersegment is het belangrijkst. De rondvaartboten in Parijs vervoeren bijvoorbeeld meer dan zeven miljoen passagiers per jaar. Parijs heeft een aandeel van 70% gemeten aan het aantal passagiers dat op Franse dagtochtschepen vervoerd wordt.

ZWITSERLAND **8** dagtochtschepen op rivieren en kanalen **247** dagtochtschepen op meren

Zwitserland heeft het grootste aantal dagtochtschepen op meren in Europa. Dagtochtschepen op rivieren spelen daarentegen slechts een zeer kleine rol.
De schepen op de meren varen volgens een vaste dienstregeling en zijn onderdeel van het openbaar vervoer. Op deze schepen worden jaarlijks 11 miljoen passagiers geteld.

ITALIË **161** dagtochtschepen op rivieren en kanalen **191** dagtochtschepen op meren

Kijkt men naar het vervoer van passagiers in dit land, dan ligt de nadruk duidelijk op het segment van de meren. Italië staat wat dit betreft in Europa op de tweede plaats. Uit de analyse van de vraag blijkt dat het aantal passagiers in dit segment net zo groot is als in Zwitserland. Ondanks het feit dat de dagtochtschepen op de rivieren slechts van gering belang zijn, mag niet voorbij worden gegaan aan het feit dat het vervoer op de kanalen van Venetië voor de Italiaanse economie niet te veronachtzamen valt (161 actieve schepen in Venetië).

DAGTOCHTSCHEPEN

OP RIVIEREN EN KANALEN

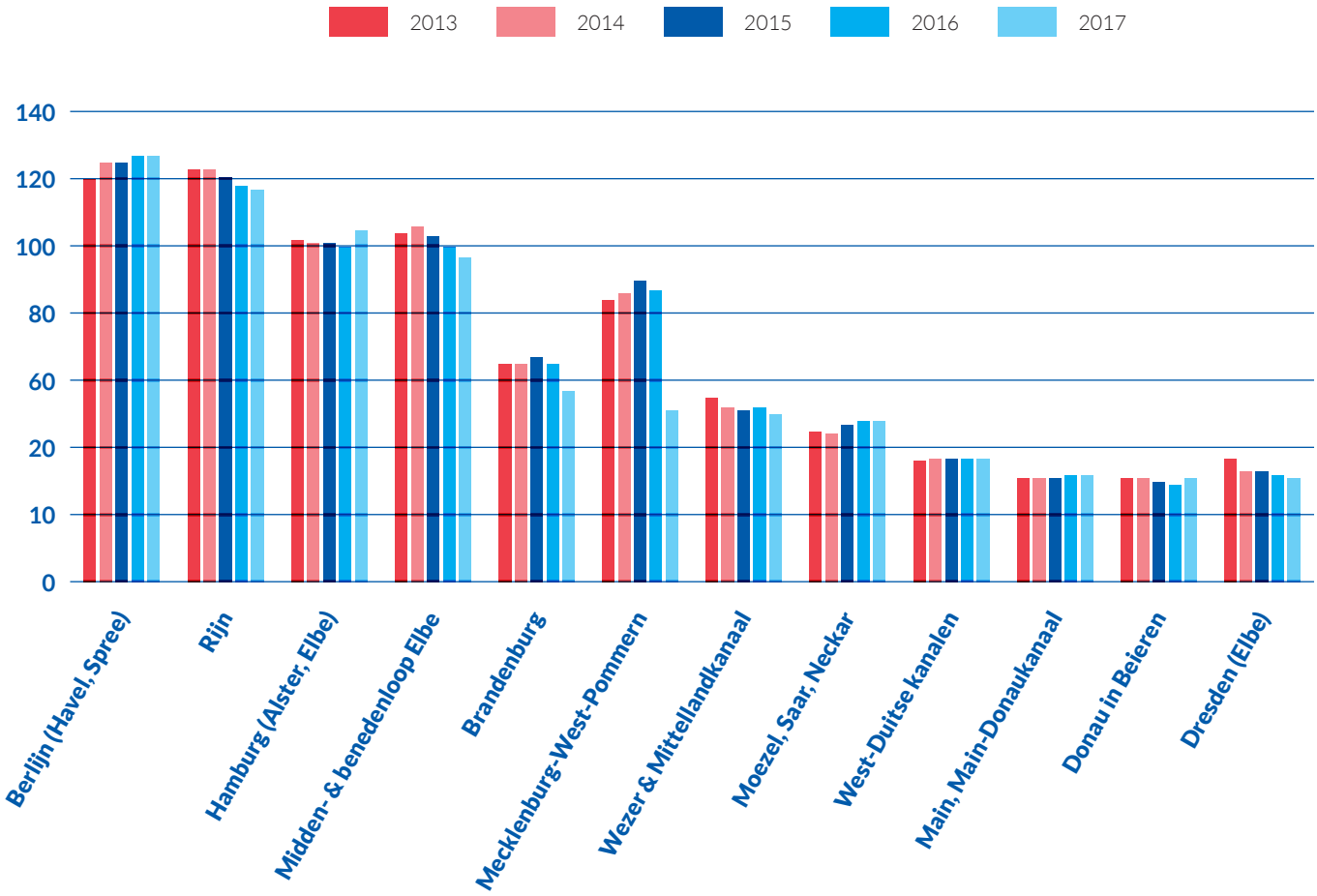
	Totaal aantal dagtochtschepen op rivieren en kanalen:	Totale capaciteit (passagiersplaatsen):	Aantal passagiers per jaar:
DUITSLAND	783	168799	34 miljoen (raming)

De twee grootste Duitse steden, Berlijn en Hamburg, spelen in dit segment een even grote rol, net als de Rijn. In Berlijn stonden er in 2017 127 dagtochtschepen geregistreerd, die Berlijn als thuishaven hebben en varen op de Havel en de Spree, alsook op de kanalen in en om Berlijn. Hamburg volgt op de voet, met 105 schepen op de Alster en de Elbe. Berlijn en Hamburg en omgeving zijn ook de twee Duitse gebieden waar het aantal geregistreerde dagtochtschepen de afgelopen tien jaar het sterkst gestegen is: tussen 2007 en 2017 kwamen er in Hamburg 25 schepen bij en 14 in Berlijn. Wat de capaciteit betreft (aantal passagiersplaatsen), toonde Hamburg tussen 2007 en 2017 de grootste groei (+26%) in Duitsland.

In dit marktsegment is het seizoen van “Pasen tot oktober” verlengd nu de schepen ook nog vlak voor Kerst excursies aanbieden. Dit heeft niet alleen positieve gevolgen voor de omzet, maar ook voor de werknemers die in deze sector werken, omdat ze nu vrijwel het hele jaar in dienst kunnen blijven, terwijl zij in het verleden alleen voor het seizoen werden aangeworven.

In het algemeen zijn dagtochtschepen ook een belangrijk gebied als het gaat om de invoering van schone technologieën. De scheepseigenaren geven vandaag de dag echter vaak de voorkeur aan reparatie of verbouwing van bestaande dagtochtschepen en gaan er minder toe over nieuwe schepen te bouwen. Wellicht hangt dit samen met nieuwe Europese technische vereisten (van 2008 tot 2018), hoewel er ook veel onzekerheid heerst over de milieuvoorschriften in stedelijke gebieden ten aanzien van alternatieve voortstuwingen.

AANTAL DAGTOCHTSCHEPEN OP RIVIEREN EN KANALEN IN DUITSLAND PER REGIO



Bron: analyse van de CCR aan de hand van de Duitse scheepsdatabank (ZBBD)

De Rijn is goed voor 31.155 passagiersplaatsen. 55% van de capaciteit is te vinden op de romantische Midden-Rijn (beroemd voor zijn kastelen en pittoreske kleine steden), terwijl 40% te vinden is op de Beneden-Rijn (met grote steden zoals Keulen en Düsseldorf) en 5% op de Bovenrijn.

Als men deze cijfers vergelijkt met de bovenstaande grafiek met het aantal schepen, dan valt op dat het aantal passagiersplaatsen op de dagtochtschepen van regio tot regio verschilt. De schepen op de Rijn hebben een vrij grote capaciteit van gemiddeld 266 plaatsen. Ook op de Moezel en de Saar ligt het gemiddelde hoog (279). De schepen op de Donau zijn het grootst, met in 2017 een gemiddeld aantal passagiersplaatsen van 347.

In Berlijn (168) en Hamburg (187) zijn de dagtochtschepen veel kleiner als gevolg van de kleinere waterwegen, sluizen en lagere bruggen in deze steden (men denke bijvoorbeeld aan de bruggen in de Speicherstadt in Hamburg, die gebouwd werden in 1888).

DUITSE REGIO'S MET HOGERE CAPACITEITEN VAN DAGTOCHTSCHEPEN (PASSAGIERSPLAATSEN) **IN 2017 IN VERGELIJKING MET 2007, MET VERMELDING VAN HET GROEIPERCENTAGE** (%)

Regio	2017 / 2007 in %
Hamburg	+26%
Donau in Beieren	+16%
Benedenloop van de Elbe	+8%
Bovenrijn	+7%
Moezel & Saar	+6%
Berlijn (Havel & Spree)	+5%
Midden-Elbe	+3%
Dresden en Bovenloop Elbe	+2%
Main & Main-Donaukanaal	+2%

Bron: berekening van de CCR aan de hand van de Duitse scheepsdatabank (ZBBD)

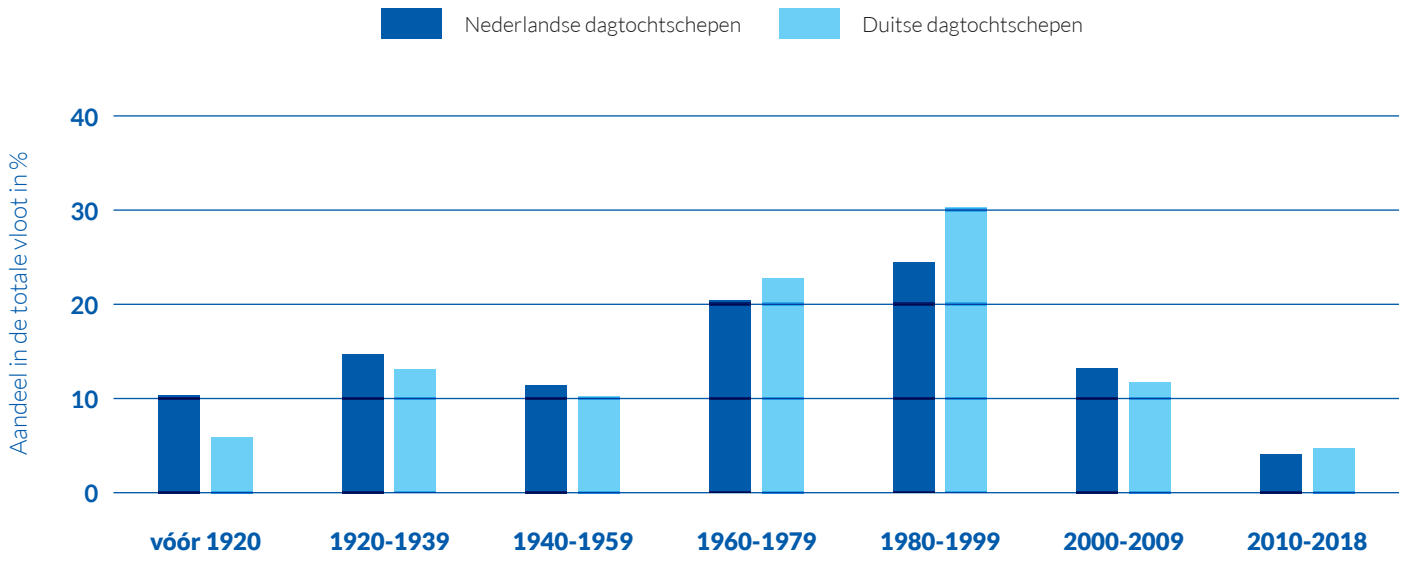
In Nederland vormen de dagtochtschepen een vast onderdeel in het toeristische programma, vooral op de Amsterdamse grachten, die in 2010 tot wereldcultuurerfgoed van de UNESCO werden verklaard. Volgens cijfers van de stad Amsterdam[39], zijn er in de stad zelf 165 grachten, die samen een totale lengte van 75 km hebben. De oudste gracht dateert uit 1385. Er zijn in het grachtennet 14 sluizen en 1282 bruggen en volgens informatie van de stad Amsterdam varen er 110 *rondvaartboten* (dagtochtschepen).

Volgens de scheepsdatabank van het *IVR* zijn er echter meer rondvaartboten actief in Amsterdam, namelijk 143.[40] Dit aantal staat geregistreerd in de IVR-databank met thuishaven Amsterdam, of met een eigenaar die gevestigd is in Amsterdam. Deze 143 schepen vertegenwoordigen 28% van het totale aantal dagtochtschepen in Nederland.

Een vergelijking met de leeftijdsstructuur van de Duitse dagtochtschepen (op rivieren en kanalen) toont een vrijwel vergelijkbaar beeld (zie onderstaande grafiek). Gegevens over het bouwjaar (bron: *IVR*) laten zien dat slechts een klein gedeelte van de Nederlandse dagtochtschepen na 2009 gebouwd werd. Dit valt te verklaren door het feit dat de scheepseigenaren de laatste tijd blijkbaar de voorkeur geven aan reparatie of verbouwing van bestaande dagtochtschepen en minder overgaan tot de bouw van nieuwe schepen.

[39] https://amsterdam.org/nl/feiten-en-cijfers.php
[40] Hierbij werd uitgegaan van de volgende types schepen in de IVR-databank: cruiseschepen voor dagtochten, Amsterdamse rondvaartboten, veerponten en passagiersschepen < 45 m.

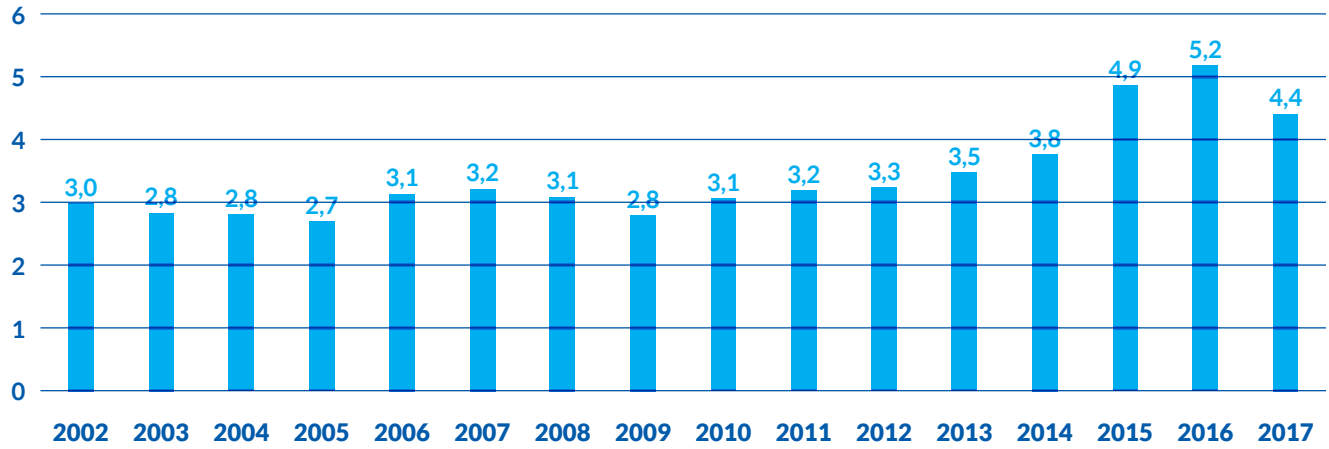
LEEFTIJDSSTRUCTUUR VAN DAGTOCHTSCHEPEN OP RIVIEREN EN KANALEN IN NEDERLAND EN DUITSLAND (IN %)



Bron: analyse van de CCR aan de hand van de IVR-databank (NL) en ZBBD (DE)

Wat de vraag betreft zijn er geen officiële gegevens over het aantal passagiers dat in totaal in het hele land werd vervoerd, maar er zijn wel cijfers voor de stad Amsterdam.

AANTAL PASSAGIERS OP DAGTOCHTSCHEPEN IN AMSTERDAM (IN MILJOEN PERSONEN)



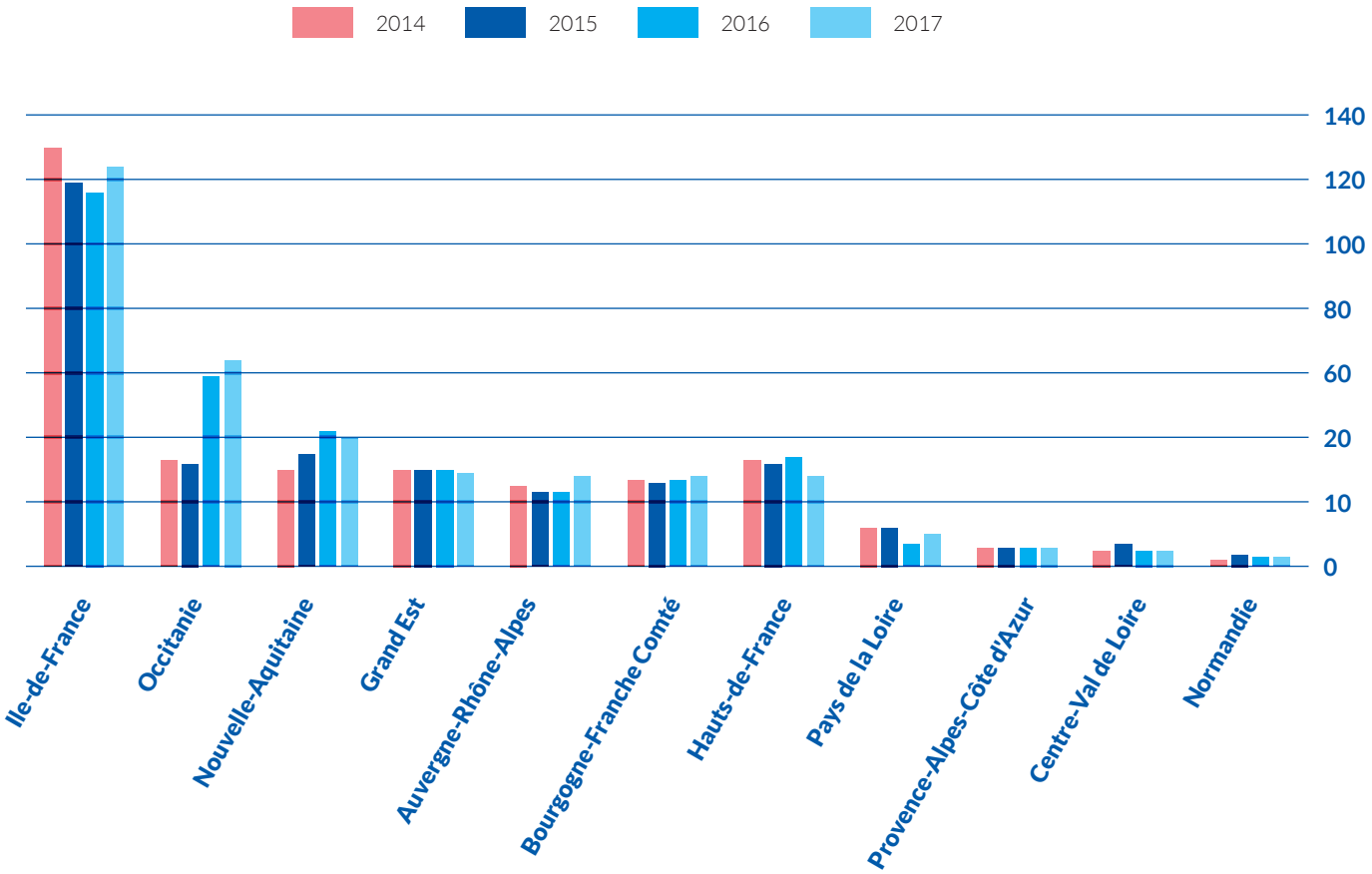
Bron: stad Amsterdam (Kerncijfers Amsterdam)

Zoals blijkt uit de grafiek is de tendens sinds 2010 stijgend. De piek in het jaar 2016 valt samen met een sterke daling in een andere grote Europese stad, namelijk Parijs. Het vervoer van passagiers in Parijs en omgeving, het Ile-de-France, liep in 2016 sterk terug, voornamelijk als gevolg van de terroristische aanslagen. De resultaten voor beide steden samen tonen aan dat crisissituaties het gedrag van de toeristen sterk beïnvloeden, die al snel de ene bestemming inruilen voor de andere.

	Totaal aantal dagtochtschepen op rivieren en kanalen:	Totale capaciteit (passagiersplaatsen):	Aantal vervoerde passagiers per jaar:
FRANKRIJK	365	47584	10,6 miljoen (2017)

Er is een groot verschil in de gemiddelde capaciteit per schip tussen Parijs (233 passagiersplaatsen) en de andere delen van Frankrijk (78). Op nationaal vlak ligt het gemiddelde bij 130, maar daar gaan grote verschillen achter schuil qua omvang van de schepen en toeristische concepten.

AANTAL DAGTOCHTSCHEPEN OP RIVIEREN EN KANALEN IN FRANKRIJK PER REGIO

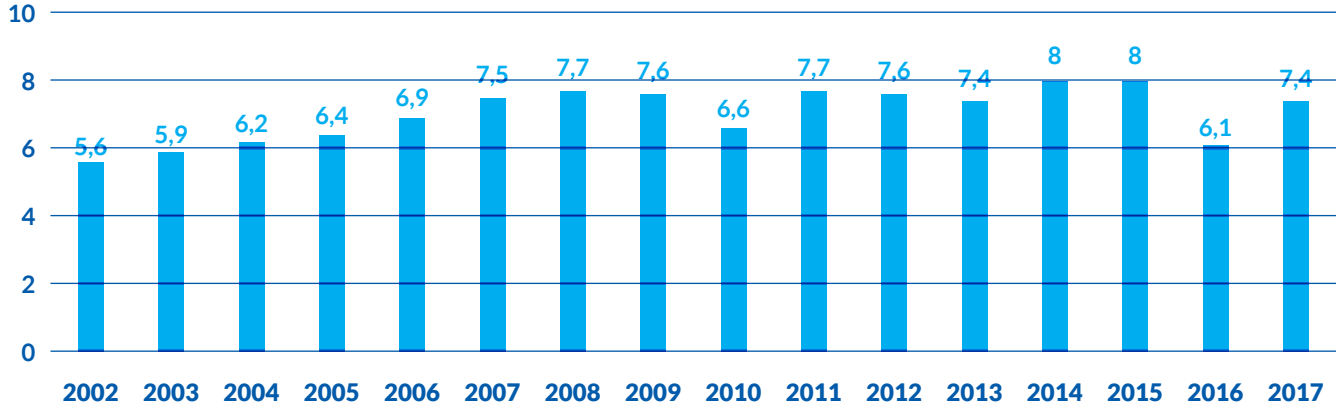


Bron: Voies Navigables de France (VNF)

Qua aantal schepen is Parijs en het omringende Ile-de-France goed voor 34%. Kijkt men naar de capaciteit (passagiersplaatsen) is dit 61% en 70% voor wat betreft het aantal vervoerde passagiers. Dit bevestigt niet alleen de grotere omvang, maar ook het feit dat de bezettingsgraad van de dagtochtschepen in Parijs hoger ligt. Meer dan de helft van alle passagiers (61%) in Parijs waren in 2017 buitenlandse toeristen, terwijl dit in 2014 54% bedroeg.

De onderstaande afbeelding met een overzicht van het aantal vervoerde passagiers toont de scherpe daling van het aantal na de terroristische aanslagen in Parijs in 2015 en 2016, waar ook al eerder op gewezen werd. Na deze crisisjaren lijkt het erop dat de passagiers weer zijn teruggekeerd. Dit geldt ook voor de riviercruiseschepen in Parijs (zie het hoofdstuk over de riviercruises).

AANTAL PASSAGIERS OP DAGTOCHTSCHEPEN IN PARIJS EN HET ILE-DE-FRANCE
(IN MILJOEN PERSONEN)



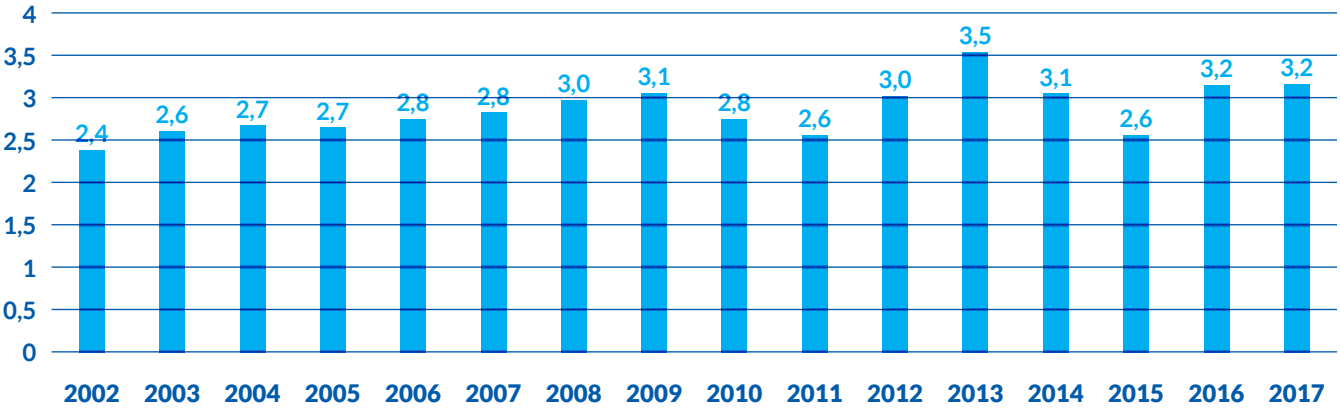
Bron: Voies Navigables de France (VNF)

Verder kan voor Parijs op verschillende nieuwe ontwikkelingen in de vloot worden gewezen: zo worden er bijvoorbeeld trimarans ontwikkeld met een elektrische voortstuwing die zijn uitgerust met audio-guides (in plaats van luidsprekers) in 14 talen, waaronder de talen van drie BRIC-landen (Hindi, Russisch en Chinees).

Innovatie kent trouwens geen grenzen: in 2018 werd in Parijs een nieuw, 38-meter lang schip voor de Seine in gebruik genomen dat volledig elektrisch wordt aangedreven (geen geluidsoverlast, geen trillingen), met bovendien een restaurant aan boord dat een Michelin-ster heeft. De prijzen zijn 100 euro voor een lunchmenu van drie gangen tot 500 euro voor een diner van vijf gangen met wijnarrangement.[41] Het groeiend aantal vermogende buitenlandse toeristen uit BRIC-landen aan boord van de schepen in Parijs biedt blijkbaar voldoende basis voor het business-model van deze onderneming.

Alle andere Franse regio's samen vervoerden in 2017 3,2 miljoen toeristen aan boord van hun schepen. Daaronder vallen 0,77 miljoen passagiers die in Straatsburg zich per rondvaartboot lieten vervoeren.[42] De vloot in Straatsburg bestond in 2019 uit tien schepen, elk met een capaciteit van 90 à 100 plaatsen. De eigenaar van deze schepen, onderneming *Batorama*, is van plan nog andere kleine schepen in te gaan zetten, de zogenoemde "riviertaxi's", die bestemd zijn voor stadrondvaarten met kleine groepen. Deze onderneming heeft sinds 2014 verschillende projecten gelanceerd, waaronder een stadsrondvaart gecombineerd met een bezoek aan het Europees Parlement.

AANTAL PASSAGIERS OP DAGTOCHTSCHEPEN IN ALLE ANDERE REGIO'S IN FRANKRIJK
(IN MILJOEN PERSONEN)



Bron: Voies Navigables de France (VNF)

[41] Zie het artikel in Le Parisien (30 augustus 2018): Alain Ducasse lance son navire ecolo et gastronomique sur la Seine (Alain Ducasse lanceert eigen milieuvriendelijk en gastronomisch schip op de Seine).

[42] Bron: Batorama.

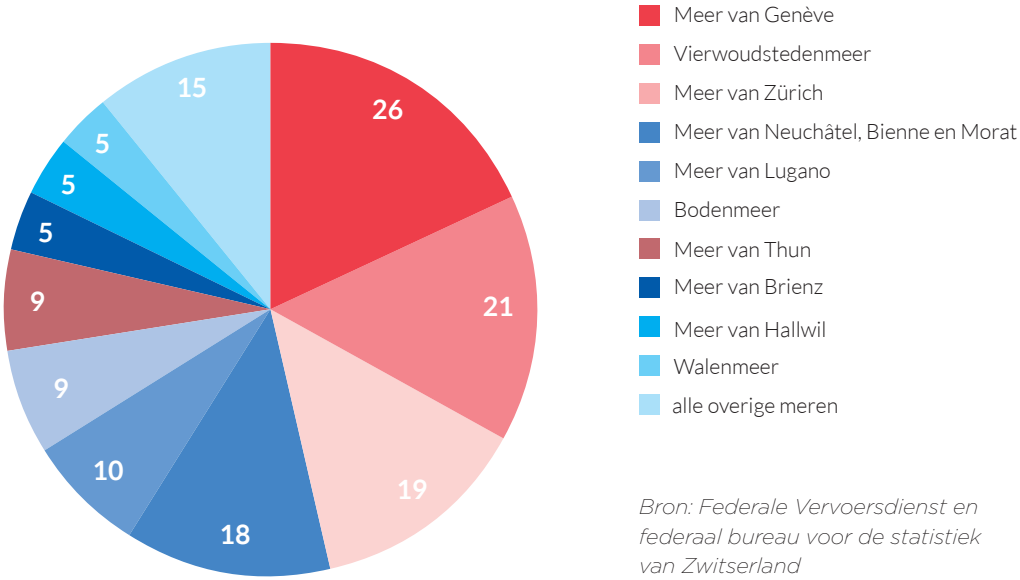
DAGTOCHTSCHEPEN
OP MEREN

ZWITSERLAND	Totaal aantal dagtochtschepen op meren: 247	Aantal vervoerde passagiers per jaar: 11,3 miljoen (2016)

In Zwitserland vallen de 150 dagtochtschepen (waarvan er 142 actief zijn op de meren) onder de categorie openbaar vervoer. Dit betekent dat deze schepen door iedereen gebruikt kunnen worden, een dienstregeling hebben en dus ook een vergunning nodig hebben van de federale overheid.[43] De ondernemingen die eigenaar zijn van de schepen en deze exploiteren kunnen zowel overheids- of particuliere bedrijven zijn. Aangezien deze schepen een vaste lijndienst onderhouden (vaste tijden voor vervoersdoeleinden), kan ervan uitgegaan worden dat er bij deze schepen een zekere overlapping is tussen toeristen en passagiers die het schip als openbaar vervoersmiddel gebruiken. Het aantal passagiers is sinds 2000 min of meer gelijk gebleven.[44]

De tweede groep dagtochtschepen in Zwitserland zijn schepen die geen lijndienst onderhouden, maar wel voor dagtochten worden gebruikt, hoewel dan uitsluitend voor toeristische doeleinden. Volgens het federale bureau voor de statistiek zijn er momenteel 105 van dit soort schepen actief op de Zwitserse meren. Deze twee categorieën schepen, voor openbaar vervoer en voor toeristische doeleinden, vormen samen de gehele vloot aan dagtochtschepen op de Zwitserse meren (247 schepen in totaal). Het gebied waar de 142 schepen met een vaste dienstregeling actief zijn, (openbaar vervoer) is weergegeven in de onderstaande afbeelding.

AANTAL SCHEPEN OP DE ZWITSERSE MEREN MET EEN VASTE DIENSTREGELING (2018)



Bron: Federale Vervoersdienst en federaal bureau voor de statistiek van Zwitserland

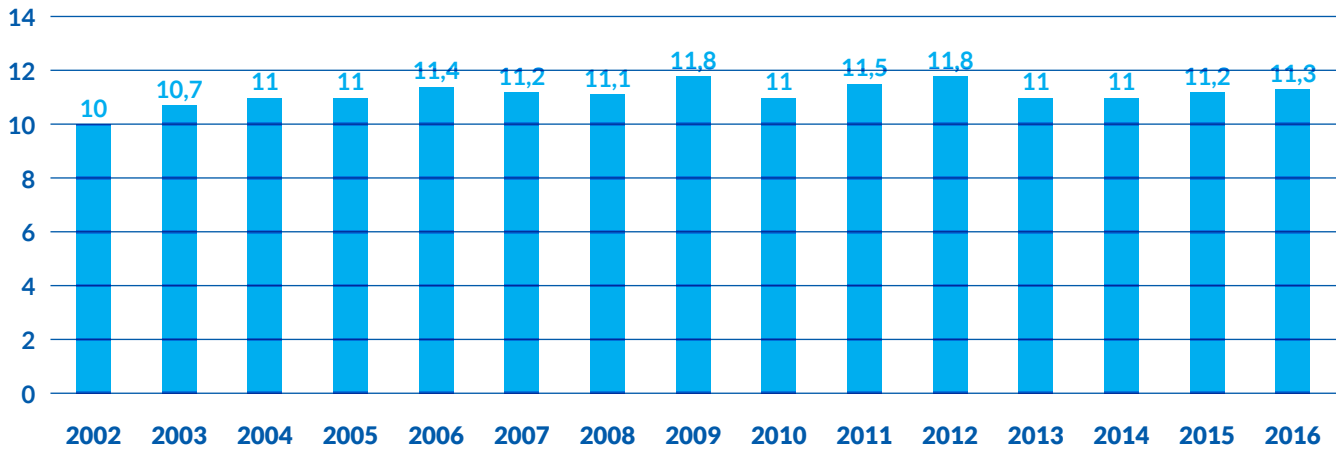
[43] *Bron: Informatie van het federaal bureau voor de statistiek van Zwitserland. Het merendeel van de dagtochtschepen in Zwitserland vaart op de meren. Acht schepen zijn actief op het Zwitserse gedeelte van de Rijn en twee op de Rhône.*
[44] *Bron: Federaal bureau voor de statistiek van Zwitserland.*

Onder de 142 schepen die volgens een vaste dienstregeling varen, zijn zestien stoomschepen. Acht daarvan varen op het meer van Genève, vijf op het Vierwoudstedenmeer en de overige vijf varen op het meer van Zürich, het meer van Thun, het meer van Neuchâtel en het meer van Brienz. Drie van de acht stoomschepen die op het meer van Genève varen, zijn uitgerust met een diesel-elektrische voortstuwing die het schoepenrad aandrijft.

Wat het aantal passagiers betreft beschikt het *federaal bureau voor de statistiek* wel over gegevens voor de 142 schepen met een vaste dienstregeling, maar niet over de schepen die geen lijndienst onderhouden. Het bureau laat desgevraagd weten dat het aantal passagiers dat vervoerd wordt door de eerste categorie schepen vele malen hoger is dan het aantal dat door de tweede soort schepen wordt vervoerd.

De passagierscijfers van Zwitserland kunnen vergeleken worden met het aantal passagiers dat vervoerd wordt op de meren in Italië (waaronder ook schepen te vinden zijn met een vaste dienstregeling) en in het volgende deel worden beschreven. De resultaten voor beide landen zijn qua aantal passagiers vergelijkbaar, maar de cijfers voor Italië laten voor 2012 een dip zien, die waarschijnlijk te wijten is aan de economische crisis.

AANTAL DOOR SCHEPEN VERVOERDE PASSAGIER OP MEREN (VASTE DIENSTREGELING) **IN ZWITSERLAND** (IN MILJOEN PERSONEN)

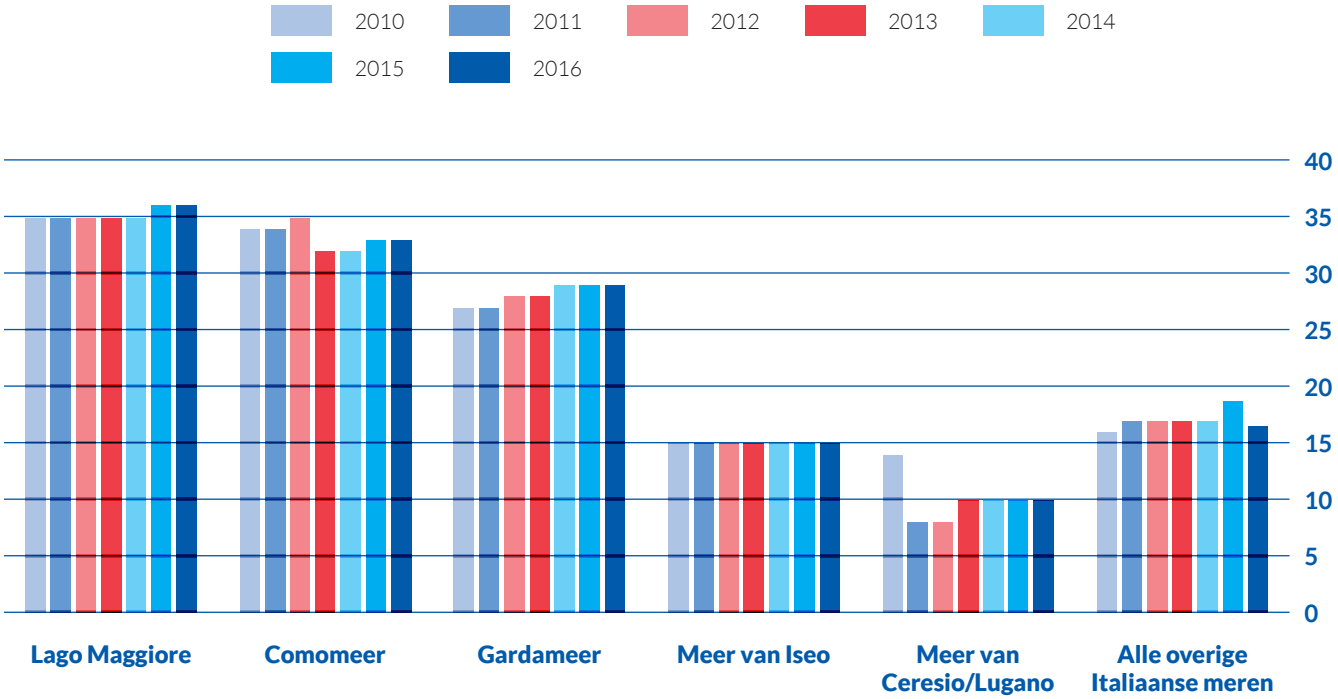


Bron: Federaal bureau voor de statistiek van Zwitserland

Volgens het Italiaanse ministerie van Vervoer voeren er in 2016 138 schepen op de Italiaanse meren met een vaste dienstregeling, hetgeen vergelijkbaar is met de situatie in Zwitserland. Er zijn geen actuele cijfers beschikbaar voor schepen zonder vaste dienstregeling, maar de laatste beschikbare gegevens melden voor deze categorie circa 53 schepen die op de Italiaanse meren varen.[45]

De drie meren, Lago Maggiore, het Como-meer en het Garda-meer zijn samen goed voor 71% van alle Italiaanse schepen die volgens een lijndienst op meren varen. Het aantal schepen is de laatste jaren vrijwel hetzelfde gebleven.

AANTAL SCHEPEN MET EEN VASTE DIENSTREGELING OP ITALIAANSE MEREN PER REGIO (2016)

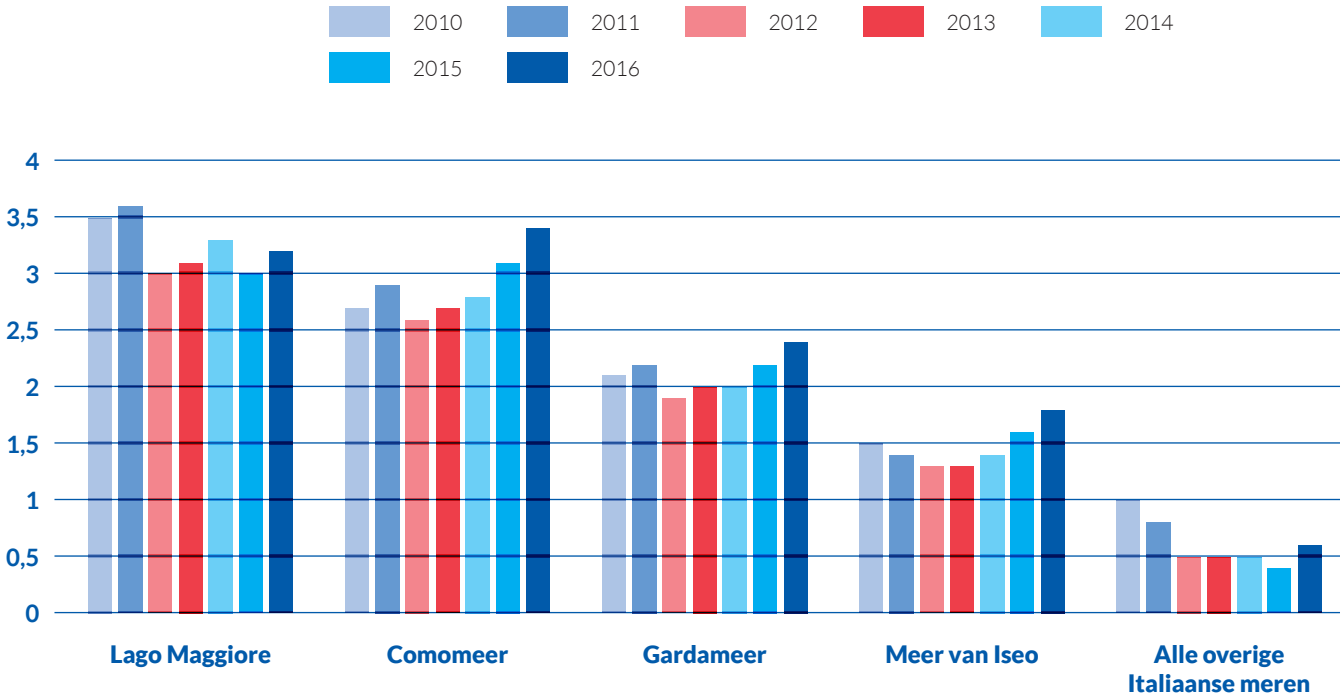


Bron: Italiaans ministerie van Vervoer (Conto Nazionale delle Infrastrutture e Trasporto)

Het aantal passagiers dat door deze lijndiensten vervoerd werd (11,4 miljoen passagiers) is gecorreleerd aan de op de meren beschikbare capaciteit.

[45] *Cijfer voor 2009, bron: Italiaans ministerie van Vervoer.*

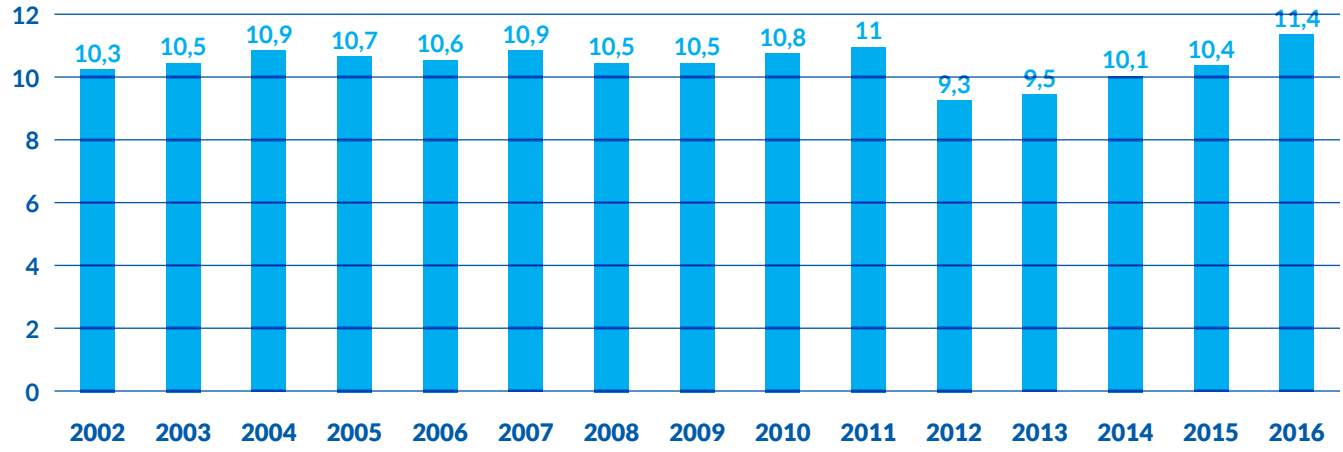
AANTAL DOOR SCHEPEN MET EEN VASTE DIENSTREGELING VERVOERDE PASSAGIERS OP ITALIAANSE MEREN PER REGIO (IN MILJOEN PERSONEN)



Bron: Italiaans ministerie van Vervoer (Conto Nazionale delle Infrastrutture e Trasporto)

Zoals reeds genoemd, laat het vervoer over de Italiaanse meren in 2012 een sterke daling zien, maar daarna trad weer herstel op. De oorzaak hiervoor kan gezocht worden in de economische crisis in 2011 en 2012 die de Italiaanse economie harder trof dan de Zwitserse.

AANTAL DOOR SCHEPEN OP MEREN VERVOERDE PASSAGIERS (MET DIENSTREGELING) **IN ITALIË** (IN MILJOEN PERSONEN)



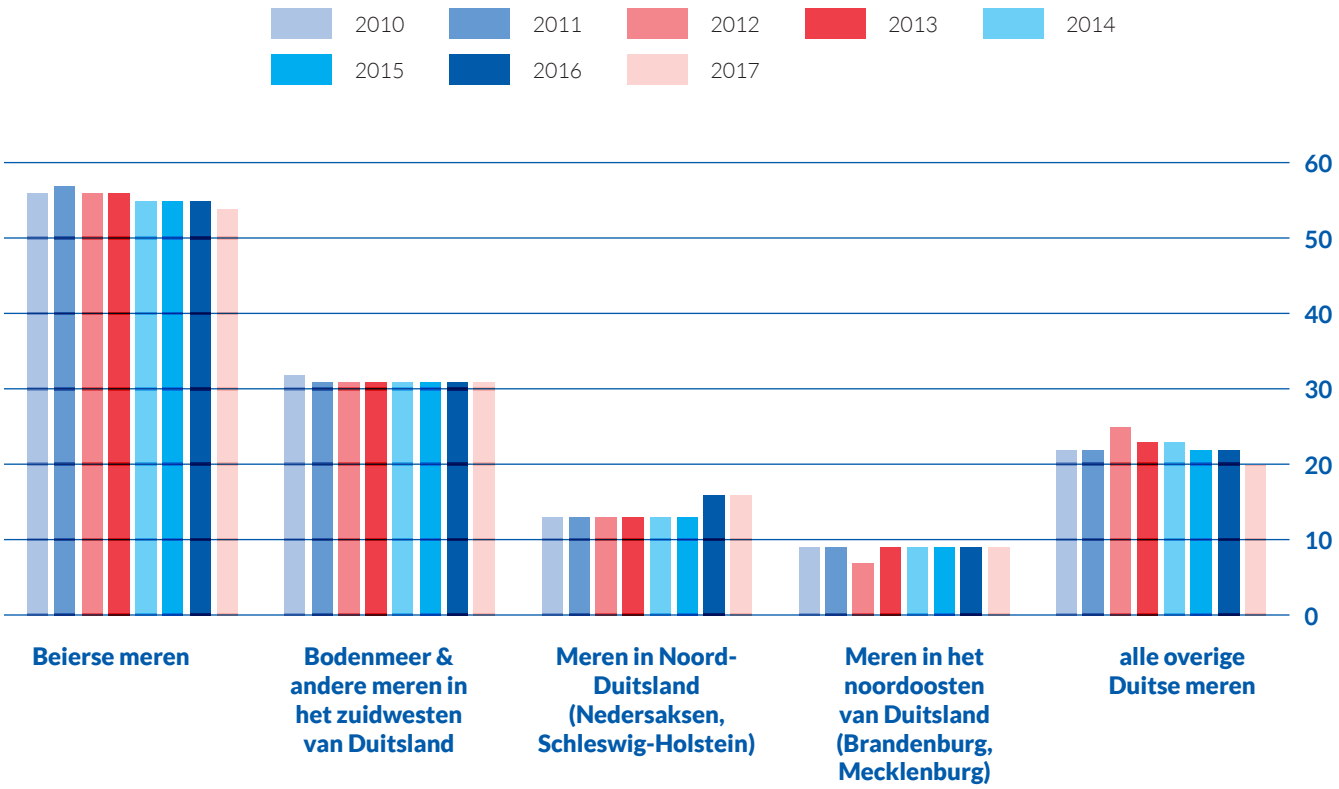
Bron: Italiaans ministerie van Vervoer (Conto Nazionale delle Infrastrutture e Trasporto)

	Totaal aantal dagtochtschepen op meren:	Aantal per jaar vervoerde passagiers:
DUITSLAND	130	10,6 miljoen (raming)

Dagtochtschepen op meren in Duitsland zijn vooral te vinden in Beieren, in het zuiden van Duitsland (Chiemsee, Starnberger See, Ammersee, Königsee, enz.) en op het Bodenmeer, dat een internationaal meer is en de grens vormt tussen Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk. In 2017 voeren er 54 schepen op de meren in Beieren, met een totale capaciteit van bijna 14.000 passagiersplaatsen. Zij zijn goed voor 45% van de totale capaciteit in Duitsland (uitgedrukt in passagiersplaatsen). De gemiddelde capaciteit van een schip op de Beierse meren is 259 plaatsen.

De schepen op het Bodenmeer en de andere meren in zuidwestelijke deelstaat Baden-Württemberg zijn groter, met een gemiddelde capaciteit van 343 passagiersplaatsen. De schepen die varen op de Duitse meren in het noordoosten (de meren in Brandenburg en Mecklenburg) zijn veel kleiner en bieden gemiddeld plaats aan slechts 57 passagiers.

AANTAL SCHEPEN OP DUITSE MEREN NAAR REGIO



Bron: analyse van de CCR aan de hand van de Duitse scheepsdatabank

In Beieren moeten sommige ondernemingen een regelmatige veerdienst onderhouden met in bepaalde meren gelegen eilanden. Hetzelfde geldt voor meren, rivieren en kustgebieden in andere Duitse bondsstaten (bijv. Hamburg, Mecklenburg en Berlijn). Afgezien van deze lijndiensten wordt het vervoer van passagiers niet als openbaar vervoer beschouwd.

ENQUÊTE ONDER ONDERNEMINGEN

DIE ACTIEF ZIJN IN DE DAGTOCHTVAART

Inleiding

In 2018 werd een vragenlijst opgesteld die naar 201 bedrijven werd gestuurd die actief zijn op het gebied van dagtochten.[46] 55 ondernemingen stuurden een ingevulde vragenlijst terug (responsepercentage = 27,4%). De vragenlijst bevatte verschillende vragen over economische tendensen in de sector van de dagtochten, naast vragen over geplande investeringen, vergroening, factoren die de vraag op korte en lange termijn beïnvloeden, enz.

Van de 201 ondernemingen die gecontacteerd werden, was 46% gevestigd in Duitsland. 54% van de bedrijven die een ingevulde vragenlijst terugstuurden, komen uit dit land. Nederland en Frankrijk waren elk goed voor 17,5% van de gecontacteerde bedrijven en de response uit deze twee landen lag even hoog (14,5%). De twee andere Rijnoeverstaten (België en Zwitserland) waren elk goed voor 7,3% van de ingevulde vragenlijsten. De Rijnoeverstaten vertegenwoordigen weliswaar 98% van alle ontvangen (ingevulde) vragenlijsten, maar dat neemt niet weg dat de vragenlijst ook naar ondernemingen de Donaulanden en naar landen in Midden- en Oost-Europa werd gestuurd. 12,4% van het totale aantal bedrijven dat gecontacteerd werd, is gevestigd in landen buiten het Rijnstroomgebied.

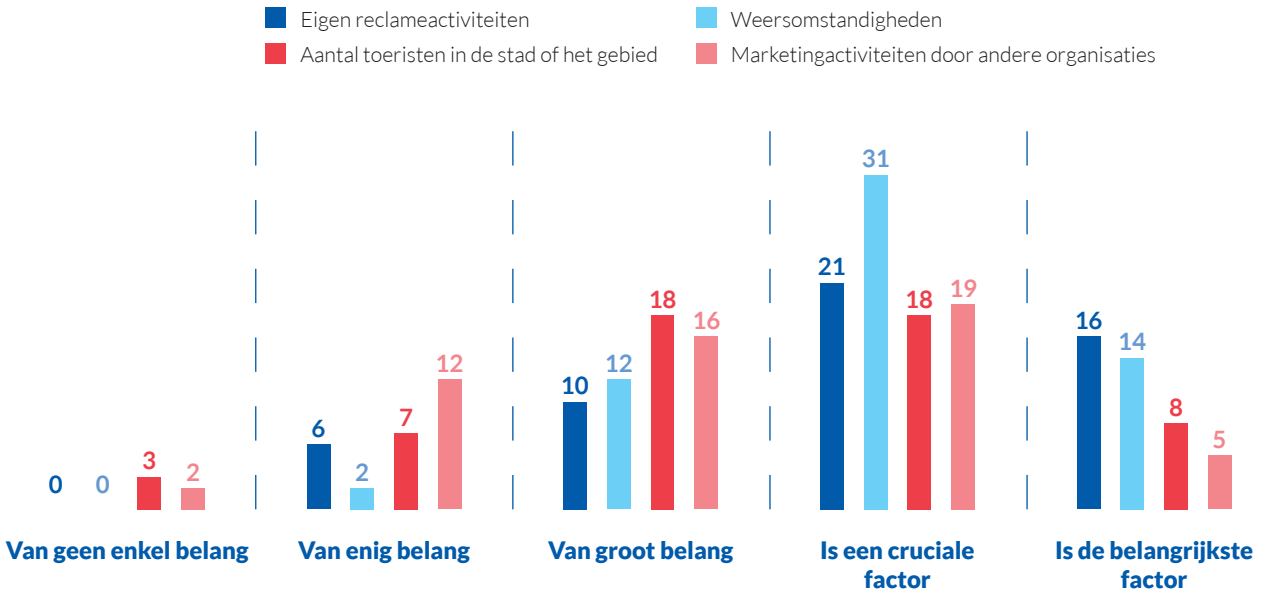
De belangrijkste resultaten van het onderzoek zijn in de onderstaande afbeeldingen weergegeven. Het is de bedoeling voor volgende marktobservatierapporten vergelijkbare onderzoeken te doen, maar dan gericht op andere marktsegmenten, bijvoorbeeld de tankvaart of drogeladingsector.

Belangrijkste resultaten van de enquête

Uit het onderzoek blijkt dat de twee belangrijkste factoren als het gaat om de vraag in dit segment op korte en middellange termijn, de eigen marketing- en reclameactiviteiten zijn van het bedrijf, nauw gevolgd door de weersomstandigheden. Het aantal toeristen in de stad of in een bepaald gebied is minder belangrijk dan de twee eerder genoemde factoren. Dit hangt wellicht samen met het feit dat in bepaalde gebieden de vraag vooral afkomstig is van de lokale bevolking.

[46] *De vragenlijst kan op verzoek worden verstrekt.*

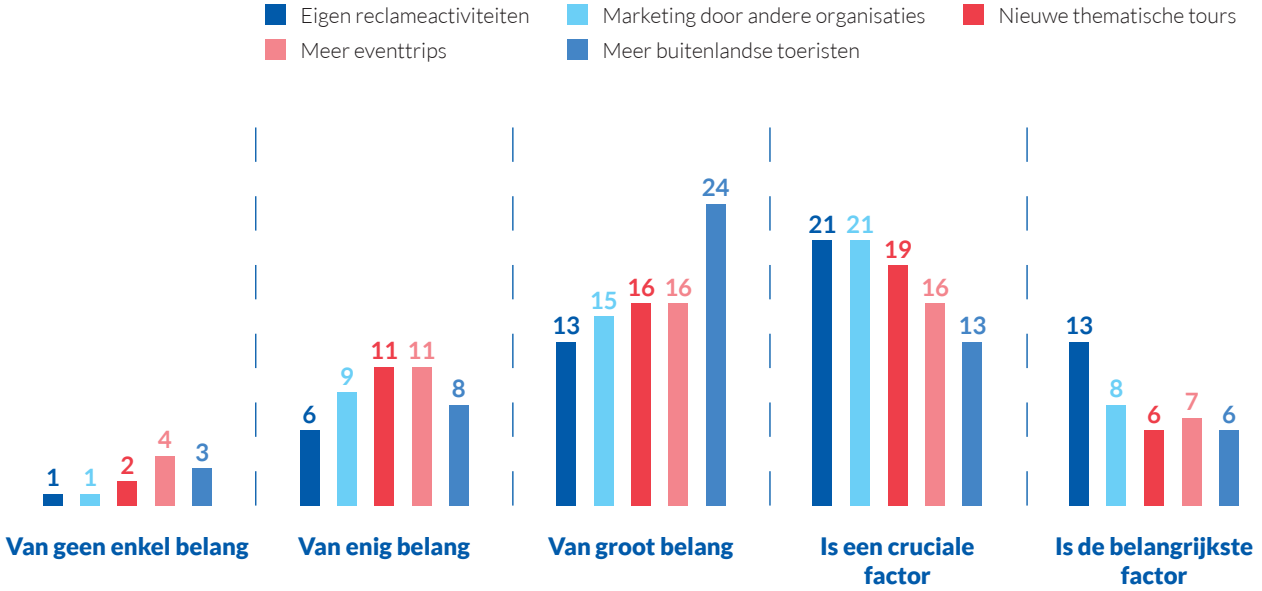
BELANG VAN INVLOEDFACTOREN OP DE PASSAGIERSVRAAG OP KORTE EN MIDDELLANGE TERMIJN – BEKNOPT OVERZICHT VAN DE ENQUÊTERESULTATEN (VRAAG 2)*



Bron: enquête van de CCR
** De cijfers in de grafiek tonen het aantal ondernemingen dat de vraag zoals weergegeven beantwoordde.*

In de vragenlijst werden ook marketingactiviteiten door andere organisaties genoemd, zoals steden, regio's, overheidsinstanties of toeristenbureaus, handels- of vakverenigingen. In de volgende afbeelding kan men zien dat deze "externe" marketingactiviteiten over een langere termijn gezien, meer gewicht in de schaal leggen.

BELANG VAN INVLOEDFACTOREN OP DE PASSAGIERSVRAAG OP MIDDELLANGE EN LANGE TERMIJN – BEKNOPT OVERZICHT VAN DE ENQUÊTERESULTATEN (VRAAG 3)*



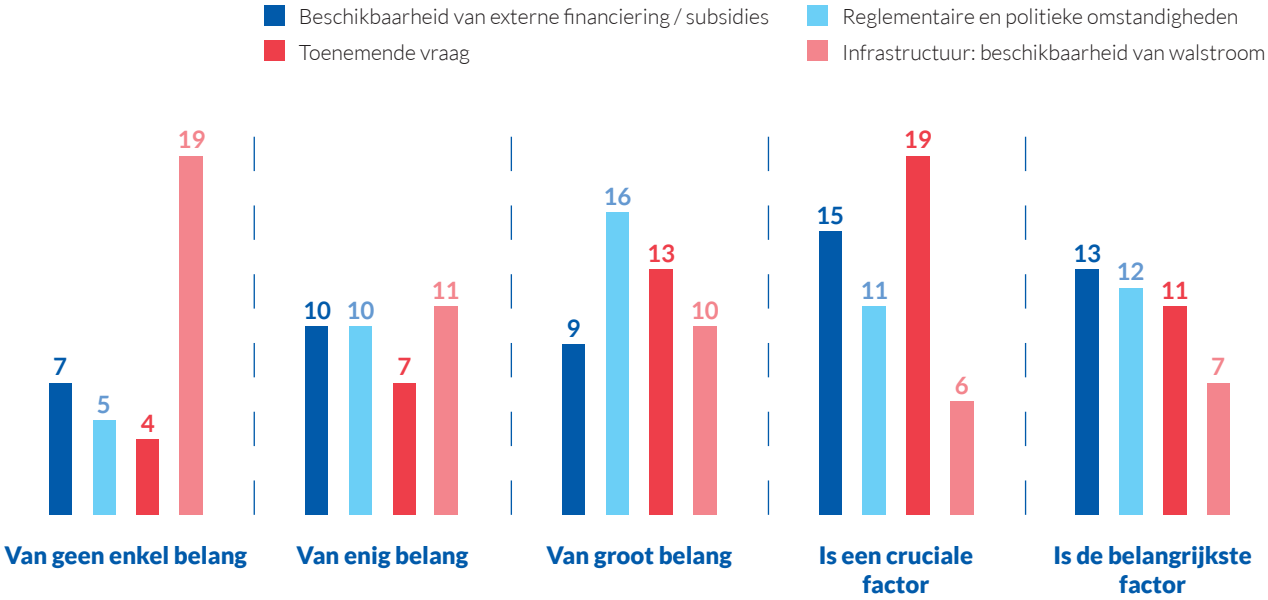
Bron: enquête van de CCR
** De cijfers in de grafiek tonen het aantal ondernemingen dat de vraag zoals weergegeven beantwoordde.*

Gezien over middellange en lange termijn, wordt de vraag naar dagtochten ook sterk beïnvloed door de eigen marketingactiviteiten van de onderneming. In tegenstelling tot het perspectief op korte termijn, spelen de marketingactiviteiten van andere organisaties een veel grotere rol als het gaat om de lange termijn en komen zij als factor op de tweede plaats.

Nieuwe thematische tours en ook eventtrips zijn factoren die dezelfde invloed lijken te hebben. Het aantal buitenlandse toeristen in de stad of in de regio acht men wel belangrijk als factor, maar toch minder bepalend dan de eerder genoemde factoren.

In een andere vraag (vraag 5) werd de ondernemingen gevraagd om het belang aan te geven van vier factoren die meespelen als het gaat om investeringen. Deze vier invloedfactoren werden op verschillende gebieden gekozen: economisch (toename van de vraag, beschikbaarheid van externe financiering of subsidies), technisch (beschikbaarheid van walstroom) en reglementair/politiek, waar natuurlijk ook weer technische aspecten achter schuilgaan.

BELANG VAN INVLOEDFACTOREN VOOR HET INVESTERINGSGEDRAG – BEKNOPT OVERZICHT VAN DE ENQUÊTERESULTATEN (VRAAG 5)*



Bron: enquête van de CCR
** De cijfers in de grafiek tonen het aantal ondernemingen dat de vraag zoals weergegeven beantwoordde.*

De grafiek laat duidelijk zien wat de tendens is: de beschikbaarheid van externe financiering of subsidies is een fundamentele voorwaarde voor investeringen.

Dit hangt ongetwijfeld samen met het feit dat veel dagtochtondernemingen (en trouwens meer in het algemeen veel binnenvaartondernemingen) vrij kleine bedrijven zijn die voor hun investeringen zijn aangewezen op externe financiering of subsidies. Naast de factor van de financiering, zijn ook een toenemende vraag en de reglementaire en politieke omstandigheden vrij belangrijk. Daar staat tegenover dat de beschikbaarheid van walstroom blijkbaar op de laatste plaats komt als het gaat om een beslissing over het wel of niet investeren.

Een andere vraag (vraag 6) had betrekking op drie aspecten van de vergroening:

a) **'Heeft u schepen die varen met één van de volgende alternatieve voortstuwingen [dieselelektrisch; volledig elektrisch (batterijen); vloeibaar aardgas (LNG); Gas-to-Liquid (GTL); waterstof]? Zo ja, geef hier aan welke.'**

De door de ondernemingen meest genoemde alternatieve technologie was dieselelektrische voortstuwing (44%), gevolgd door volledig elektrisch (34%) en Gas-to-Liquid (16%). LNG en waterstofaandrijving hadden samen een aandeel van 6%.

b) **'Bent u van plan om uw vloot of (meer) schepen in de toekomst om te bouwen op een alternatieve voorstuwing?'**

De antwoorden op deze vraag toonden een zekere discrepantie tussen Duitse bedrijven aan de ene kant (waar de plannen voor een verbouwing vaak werden aangegeven als "zeer waarschijnlijk" of "met zekerheid"), en Franse bedrijven aan de andere kant, waar het keuzeantwoord "volstrekt onwaarschijnlijk" de meeste stemmen kreeg. De resultaten voor de Nederlandse, Belgische en Zwitserse bedrijven lagen ergens tussen de Franse en Duitse antwoorden in.

c) **'Wat zijn voor uw onderneming de belangrijkste hinderpalen die u er op dit moment van weerhouden om op grote schaal over te schakelen op een alternatieve voortstuwing?'**

Er waren vijf antwoorden (A1-A5) mogelijk. De ondernemingen hebben hier als volgt op geantwoord: A2 = economisch gezien niet rendabel genoeg (30% van alle antwoorden), A4 = reglementaire context nog te onzeker (26% van alle antwoorden) en A1 = te hoge eerste investering / tekort aan vreemd vermogen (25% van alle antwoorden).

09

VOORUITZICHTEN

- De ononderbroken expansie in de bouwsector, die in 2014 zijn intrede deed, heeft het binnenvaartvervoer van zand, stenen, grind en bouwmaterialen merkbaar positief beïnvloed.
- Deze correlatie kan men aflezen als men de bouwactiviteiten vergelijkt met de hoeveelheid zand, stenen, grind en bouwmaterialen die door de binnenvaart getransporteerd werd. Het meest uitgesproken is deze correlatie in Nederland.
- De prognoses van EUROCONSTRUCT gaan uit van een verlangzaming van de groei in de Europese bouw in de jaren 2019-2021, maar men verwacht voor de middellange en lange termijn dat de bouwactiviteiten toch nog een opwaartse lijn zullen blijven tonen.
- Ook voor andere goederensegmenten zijn de verwachtingen positief, bijvoorbeeld voor metalen en chemicaliën, waarbij deze laatstgenoemden dankzij de grotere invloed van biowetenschappen in de huidige economische constellatie een grotere rol spelen.

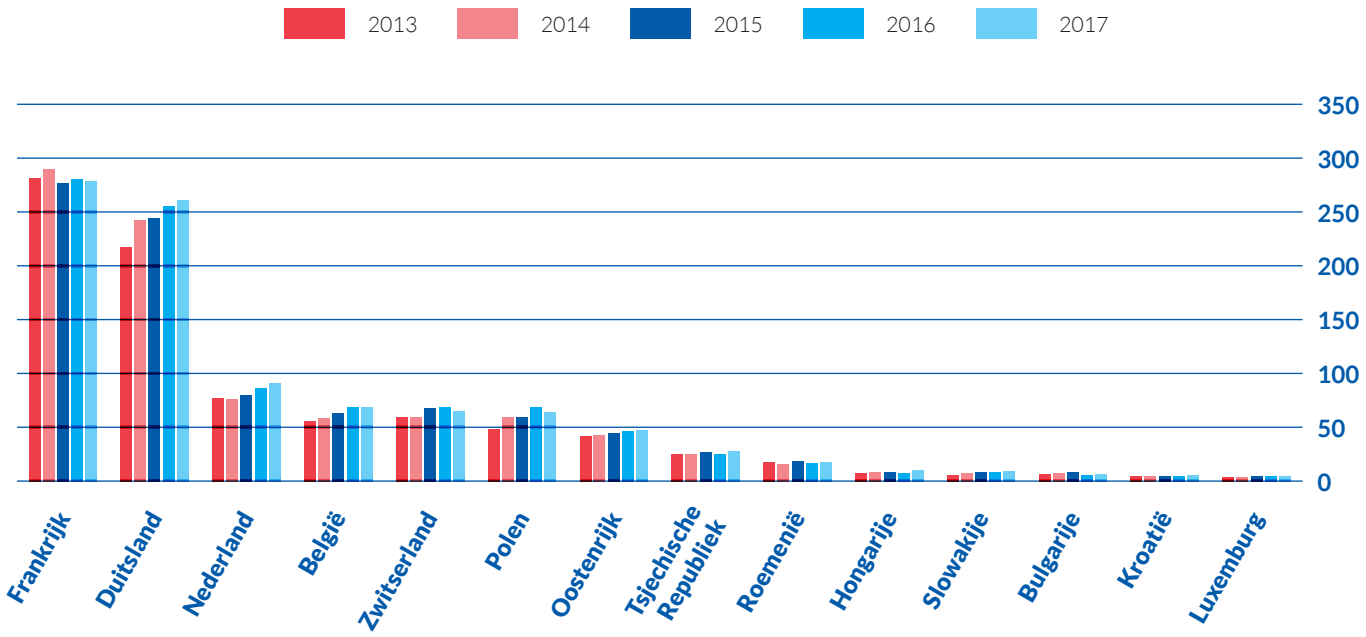
VERVOER VAN ZAND, STENEN, GRIND EN BOUWMATERIALEN

Het vervoer van zand, stenen, grind en bouwmaterialen is vrij belangrijk in de binnenvaart, met name in West-Europa. De hoeveelheid en het aandeel van dit segment is voor de belangrijkste binnenvaartlanden hieronder weergegeven:[47]

- 74 miljoen ton in Nederland in 2018 (20% van het totale binnenvaartvervoer)
- 50 miljoen ton in België in 2017 (25% van het totale binnenvaartvervoer)
- 26,7 miljoen ton in Duitsland in 2018 (14% van het totale binnenvaartvervoer)
- 21,9 miljoen ton in Frankrijk in 2018 (37% van het totale binnenvaartvervoer)
- 6,1 miljoen ton in Roemenië in 2018 (21% van het totale binnenvaartvervoer)

De activiteiten in de bouwsector, die de achterliggende activiteitensector vormt voor dit goederensegment, zijn de afgelopen jaren in grote delen van West-Europa sterk toegenomen, met name in Duitsland, Nederland en België. De redenen voor deze groei worden door economische onderzoeksinstituten geanalyseerd, zoals Ifo Institute for Economic Research, een instituut dat een lange traditie heeft als het gaat om onderzoek naar de bouwsector.

TOTALE PRODUCTIEWAARDE VAN DE BOUWSECTOR IN EUROPESE BINNENVAARTLANDEN (IN MILJARD EURO)



Bron: Eurostat [sbs_na_con_r2]

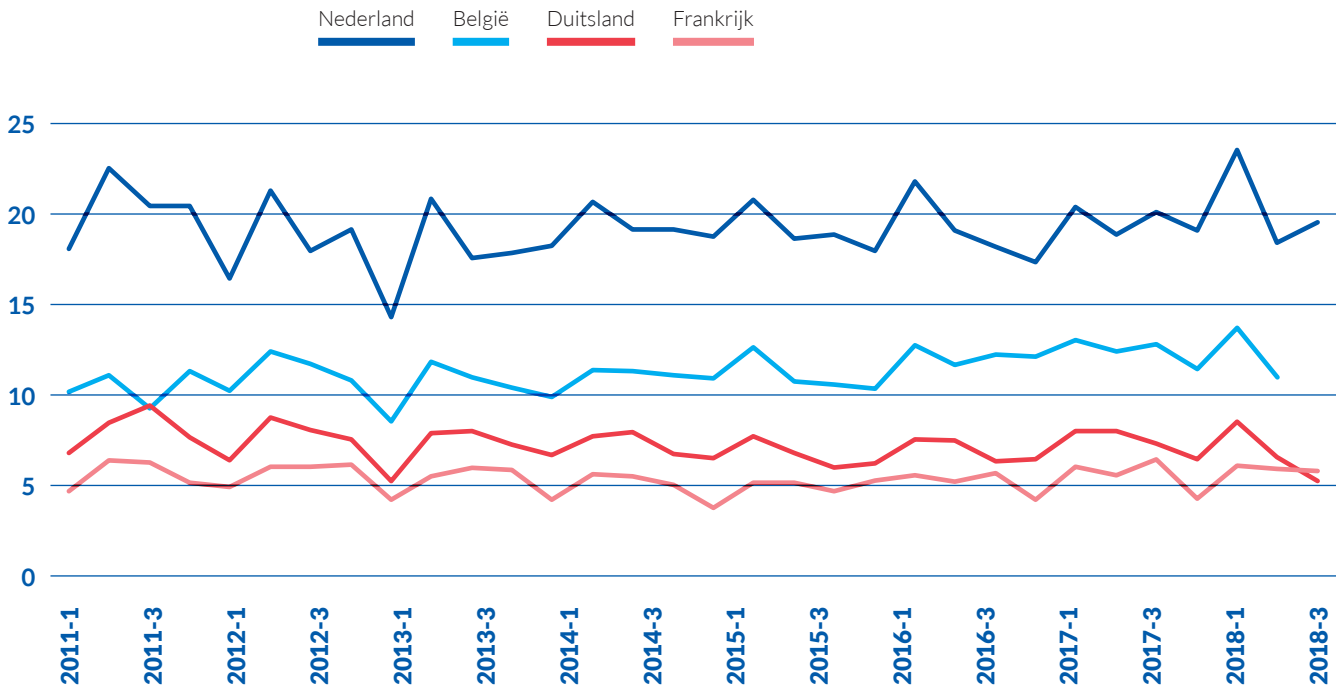
[47] Voor dit segment moet er gewezen worden op diverse statistische problemen. In de goederennomenclatuur, NST 2007, wordt er geen onderscheid meer gemaakt tussen zand, stenen, grind en bouwmaterialen enerzijds en ertsen anderzijds. (Dit was wel mogelijk op grond van de vroegere goederennomenclatuur, de NST/R). Door deze verandering in de goederennomenclatuur, kunnen de twee productsegmenten alleen gescheiden worden van elkaar als men beschikt over zeer gedetailleerde gegevens, die echter voor veel Europese landen niet beschikbaar zijn. De gegevens voor de Rijnoeverstaten en Roemenië werden berekend aan de hand van gedetailleerde gegevens van de nationale bureaus voor de statistiek (voor België, Duitsland, Nederland en Roemenië), en van VNF (voor Frankrijk). In dat geval werden van de NST 2007 de volgende rubrieken onderzocht: 035 (steen, zand, grind, klei, turf en andere delfstoffen), 092 (cement, kalk en gips), 093 (overige bouwmaterialen).

Het *Ifo Institute for Economic Research* is een onderzoeksinstituut dat gevestigd is in München. Het is een van de grootste denktanks van Duitsland. Uit hun onderzoek blijkt dat er in 2014 in de Europese bouwsector een opwaartse trend inzette, die samenhangt met verschillende economische en demografische factoren:[48]

- het herstel van de Europese macro-economische randvoorwaarden na de financiële crisis
- aanhoudend lage rentevoet in Europa
- grote vraag naar nieuwbouwwoningen
- interne migratie naar stedelijke gebieden en immigratie van buitenaf
- meer overheidsinvesteringen in de aanleg van nieuwe transportinfrastructuur.

Het algemeen niveau en de ontwikkelingstendensen voor het vervoer van zand, stenen, grind en bouwmaterialen op de binnenwaterwegen in West-Europa is weergegeven in de onderstaande afbeelding. De grafiek is gebaseerd op kwartaalgegevens.

KWARTAALGEGEVENS VOOR HET BINNENVAARTVERVOER VAN ZAND, STENEN, GRIND EN BOUWMATERIALEN (IN MILJOEN TON)



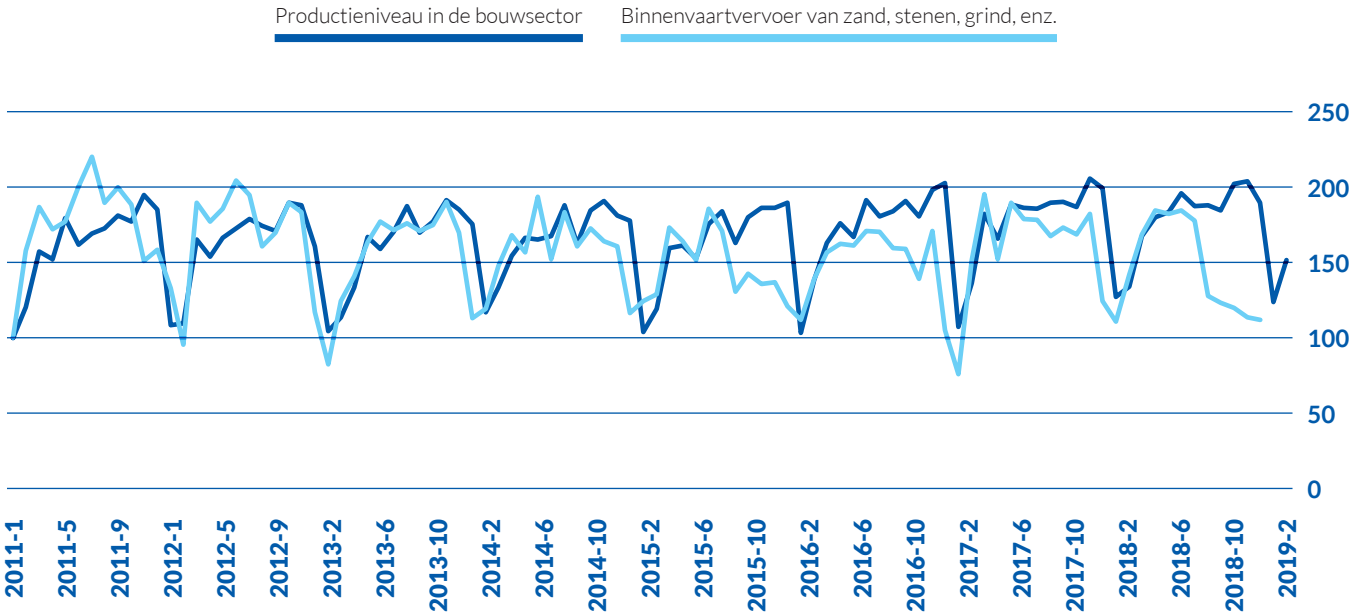
Bron: CBS, Stat.Bel, Destatis, VNF

Deze kwartaalcijfers tonen de schommelingen in deze sector per seizoen, die voor de verschillende landen die hier onderzocht werden, vergelijkbaar zijn (zie 2013-1, 2015-2, 2016-2, 2018-1, 2018-2 en 2018-3) waarbij voor België en Nederland een stijgende tendens vastgesteld kan worden.

Aan de hand van maandelijkse gegevens voor Duitsland kan de correlatie worden afgelezen tussen de bouwactiviteit aan de ene kant en het vervoer van zand, stenen, grind, enz. door de binnenvaart aan de andere kant. De correlatie is evident, maar het laagwaterpeil in het najaar van 2015 en 2016 en in de tweede helft van 2018 gooit roet in het eten. Vanwege deze laagwaterperiodes gingen grote hoeveelheden zand, stenen en grind voor de binnenvaart verloren, of in ieder geval tijdelijk.

[48] *Zie: Dorffmeister, Ludwig (2019a), Europäische Bauwirtschaft bleibt bis 2021 auf Expansionskurs (Europese bouwsector blijft tot 2021 expansie vertonen), in: ifo Schnelldienst 2/2019, p. 47-54; en: Dorffmeister, Ludwig (2018), Europäischer Bausektor: Aufschwung verliert bis 2020 spürbar an Kraft (Europese bouwsector: opwaartse trend neemt merkbaar af tot 2020), in: ifo Schnelldienst 13/2018, p. 61-68.*

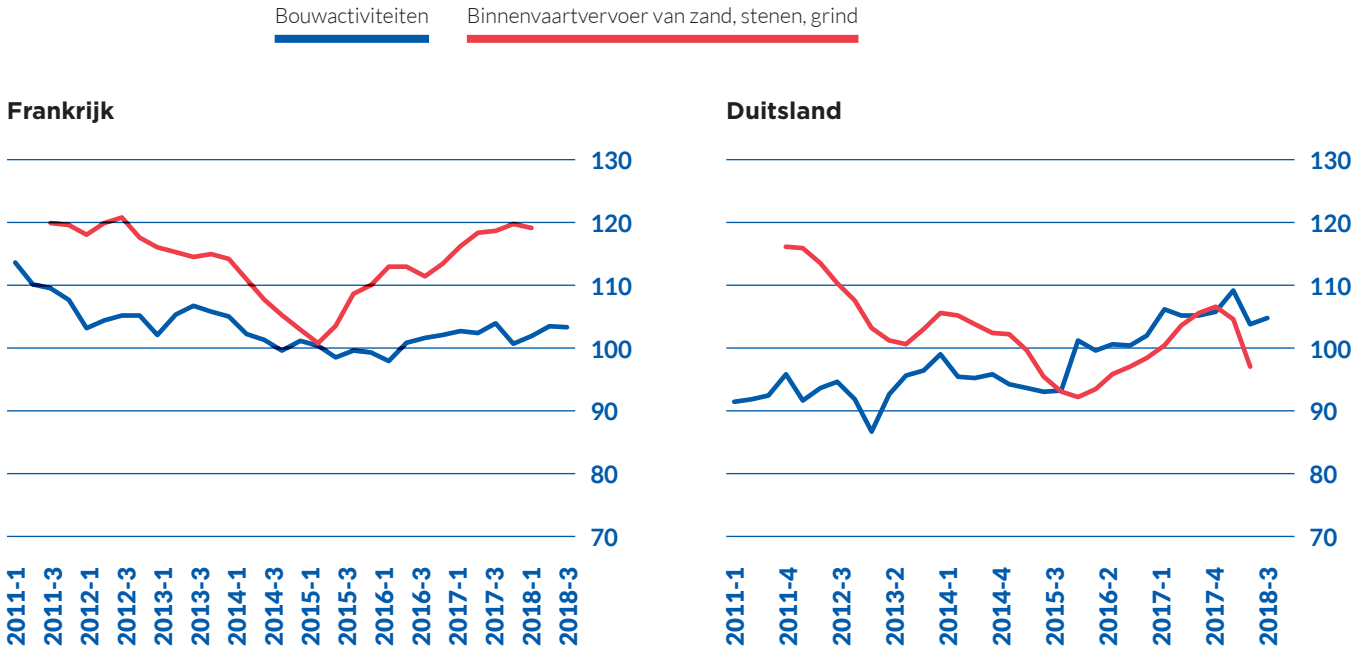
MAANDELIJKS PRODUCTIENIVEAU IN DE DUITSE BOUWSECTOR EN BINNENVAARTVERVOER VAN ZAND, STENEN, GRIND EN BOUWMATERIALEN IN DUITSLAND (INDEX 1/2011 = 100)

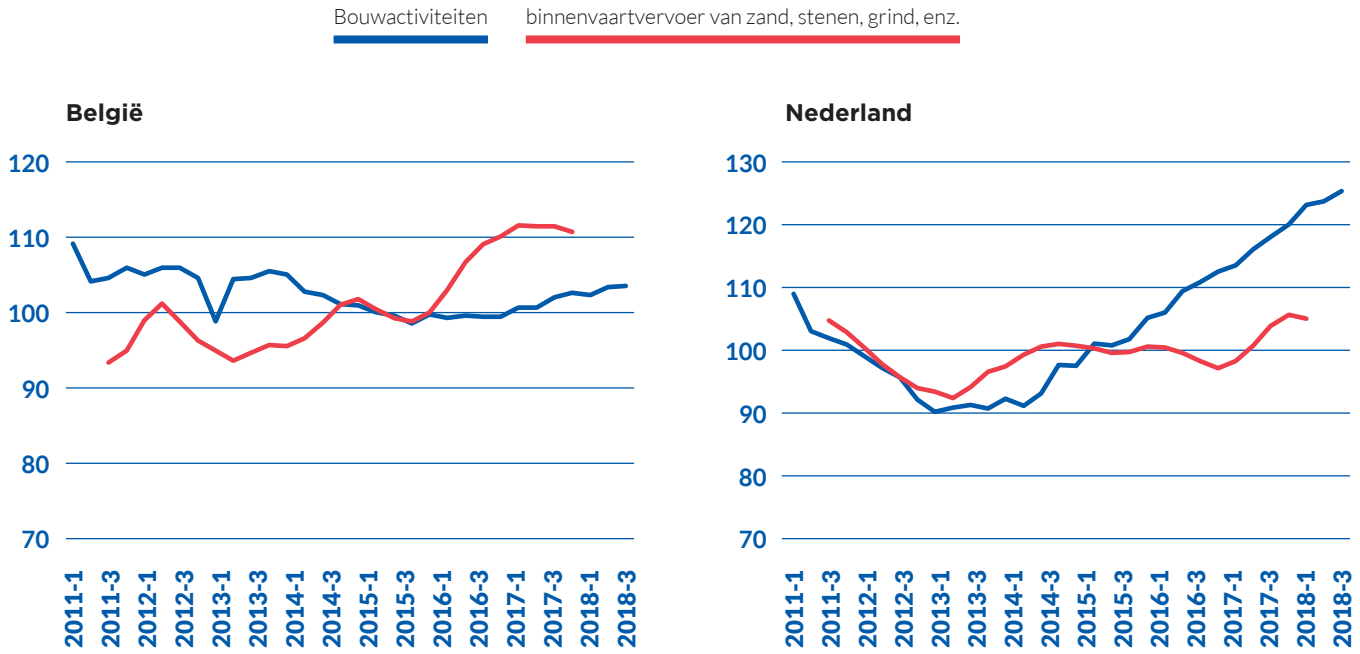


Bron: CCR op basis van gegevens van Eurostat [sts_copr_m] en Destatis

Om een antwoord te kunnen geven op de vraag wat het herstel dat zijn intrede deed in 2014 heeft opgeleverd, moeten de cijfers voor de activiteit in de vervoerssector (met seizoencorrectie) worden vergeleken met de seizoensgecorrigeerde gegevens voor het binnenvaartvervoer op nationaal niveau. De seizoencorrectie is nodig om te laten zien wat de aan de bedrijfstak gerelateerde cyclische en trendaspecten van de tijdreeksen zijn, hetgeen van cruciaal belang is om de stijgende en dalende patronen af te kunnen lezen.

PRODUCTIENIVEAU IN DE BOUWSECTOR EN HET BINNENVAARTVERVOER VAN ZAND, STENEN, GRIND EN BOUWMATERIALEN OP KWARTAALBASIS (INDEX 2015 = 100)*





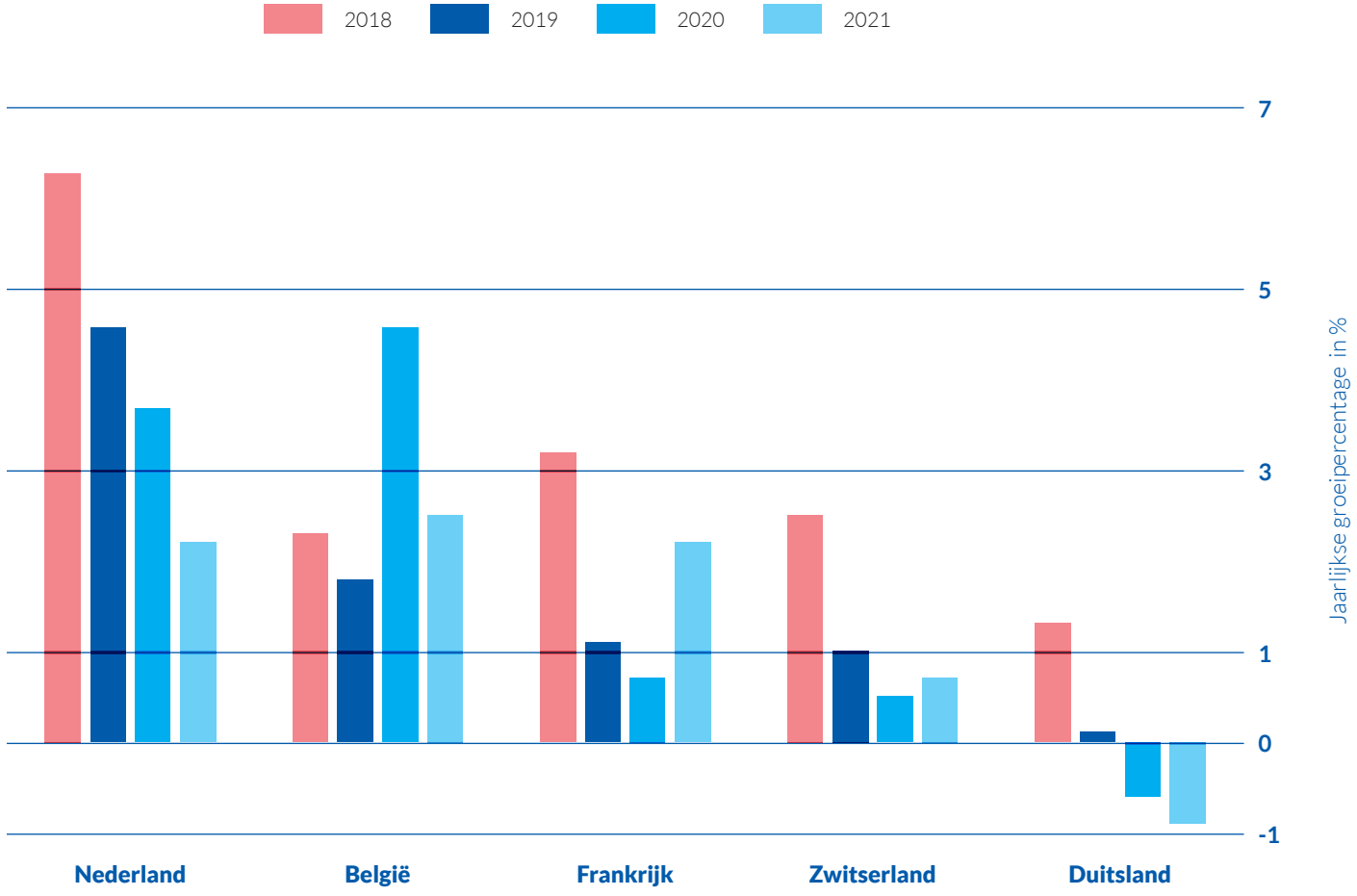
Bron: CCR aan de hand van gegevens van Eurostat [sts_copr_m], CBS, VNF, Destatis, Statbel
** Seizoensgecorrigeerde gegevens*

De opleving in de bouwsector vanaf 2014 is het duidelijkst zichtbaar in Nederland. In de drie andere landen is er ook sprake van een opleving, maar met een kleine vertraging. Er is een zekere correlatie tussen de activiteit in de bouwsector en het vervoer van goederen voor de bouw, maar deze correlatie dekt zich niet volledig omdat er ook nog verschillende andere factoren een rol spelen.

Het lijkt erop dat toen de bouwactiviteiten in 2015 en begin 2016 in België, Frankrijk en Duitsland aantrokken, dit ook een impuls teweegbracht voor het binnenvaartvervoer van zand, stenen, grind en bouwmaterialen. In Nederland kwam deze impuls echter al eerder.

Het *Ifo Institute for Economic* Research maakt ook deel uit van het Europese netwerk van economische onderzoeksinstituten (EUROCONSTRUCT), dat twee keer per jaar prognoses opstelt voor de hele Europese bouwsector. Op de vorige bijeenkomst in november 2018, heeft dit consortium de economische vooruitzichten geëvalueerd voor de bouwsector voor de periode 2019-2021. Men gaat er in deze vooruitzichten van uit dat de groei op de Europese bouwmarkt in de genoemde periode zal verlangzamen. Dit wordt weerspiegeld in de dalende groeicijfers in de onderstaande grafiek.

RAMING VAN HET JAARLIJKSE GROEIPERCENTAGE VAN DE TOTALE BOUWACTIVITEITEN PER LAND (IN %)



Bron: EUROCONSTRUCT

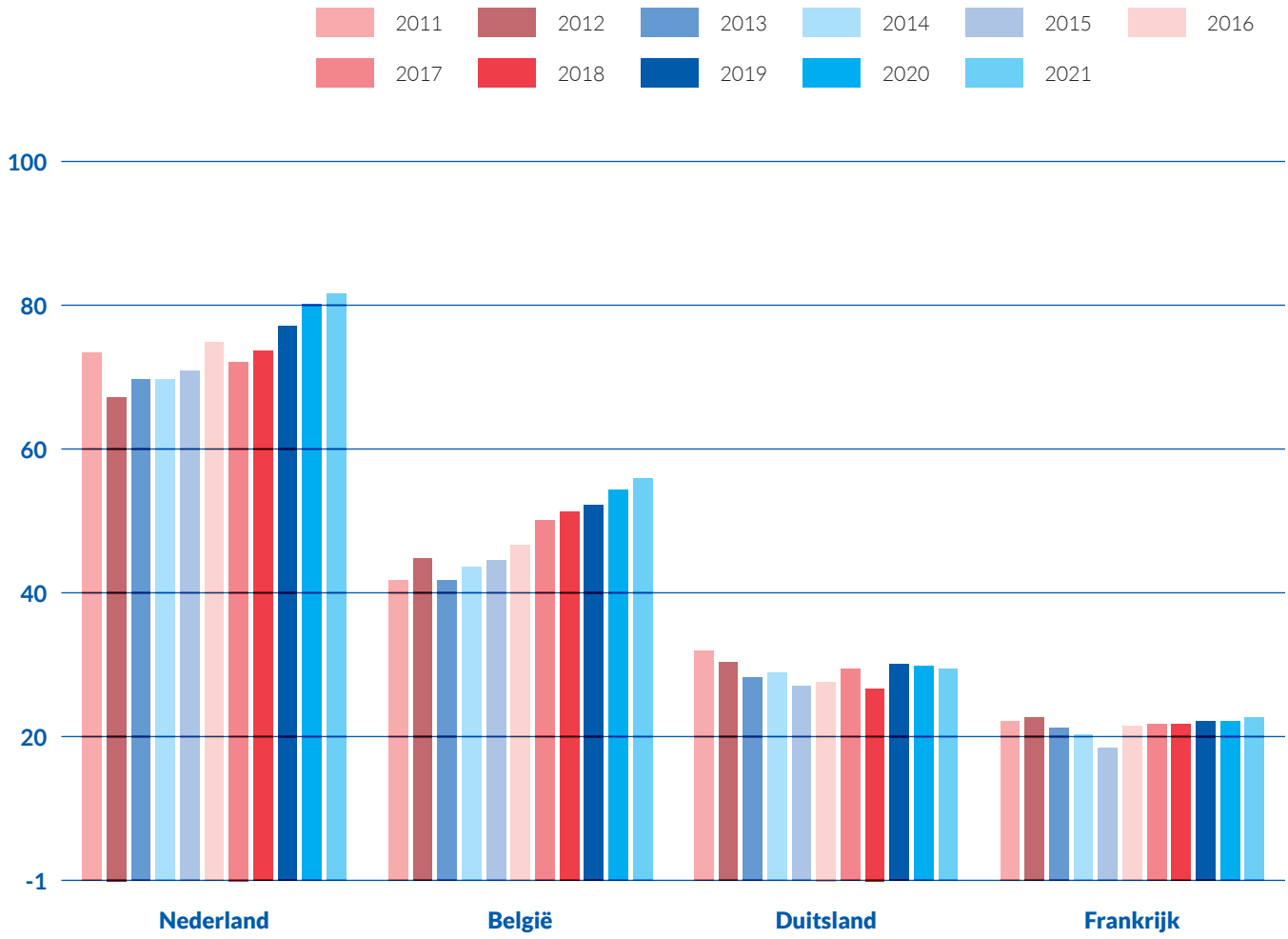
Er zijn verschillende redenen waarom de groei afneemt, maar capaciteitsproblemen in de bouw schijnen daarbij de overhand te hebben. Een tekort aan arbeidskrachten en stijgende kosten als gevolg van de sterke toename in bouwactiviteiten de afgelopen jaren staan een groei in hetzelfde ritme als de afgelopen jaren in de weg. Daar komt nog bij dat de beschikbare ruimte en percelen voor meer nieuwbouw schaars zijn geworden.[49]

Desalniettemin wordt verwacht dat de bouwactiviteiten zullen blijven toenemen, zij het minder dan de laatste jaren. Voor het vervoer van zand, stenen, grind en bouwmaterialen door de binnenvaart is er een raming opgesteld op basis van het verwachte groeipercentage voor de bouwsector dat door EUROCONSTRUCT werd berekend.

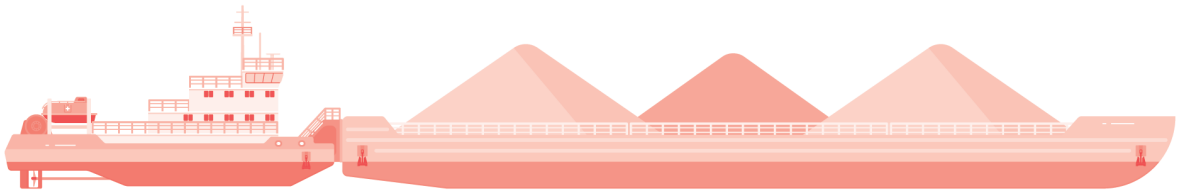
De onderstaande afbeelding toont de ontwikkeling in het verleden en de verwachtingen voor de komende jaren. Voor Nederland gaat men uit van een verdere toename tot 2021, ter waarde van meer dan 80 miljoen ton per jaar. Voor België wordt een groei in absolute cijfers voorspeld. Voor Duitsland werden de resultaten bijgesteld in het licht van het laagwater in 2018. De prognoses voor Frankrijk en Duitsland wijzen op een eerder gelijkblijvende ontwikkeling in de nabije toekomst.

[49] Zie: Dorffmeister, Ludwig (2019b), Zu den Kapazitätsengpässen in der Bauwirtschaft (Capaciteitsbelemmeringen in de bouw), in: ifo Schnelldienst, p.50-54.

ONTWIKKELING VAN DE JAARLIJKSE DOOR DE BINNENVAART VERVOERDE HOEVEELHEDEN ZAND, STENEN, GRIND EN BOUWMATERIALEN EN VOORUITZICHTEN VOOR 2019, 2020 EN 2021 (IN MILJOEN T)



Bron: CCR

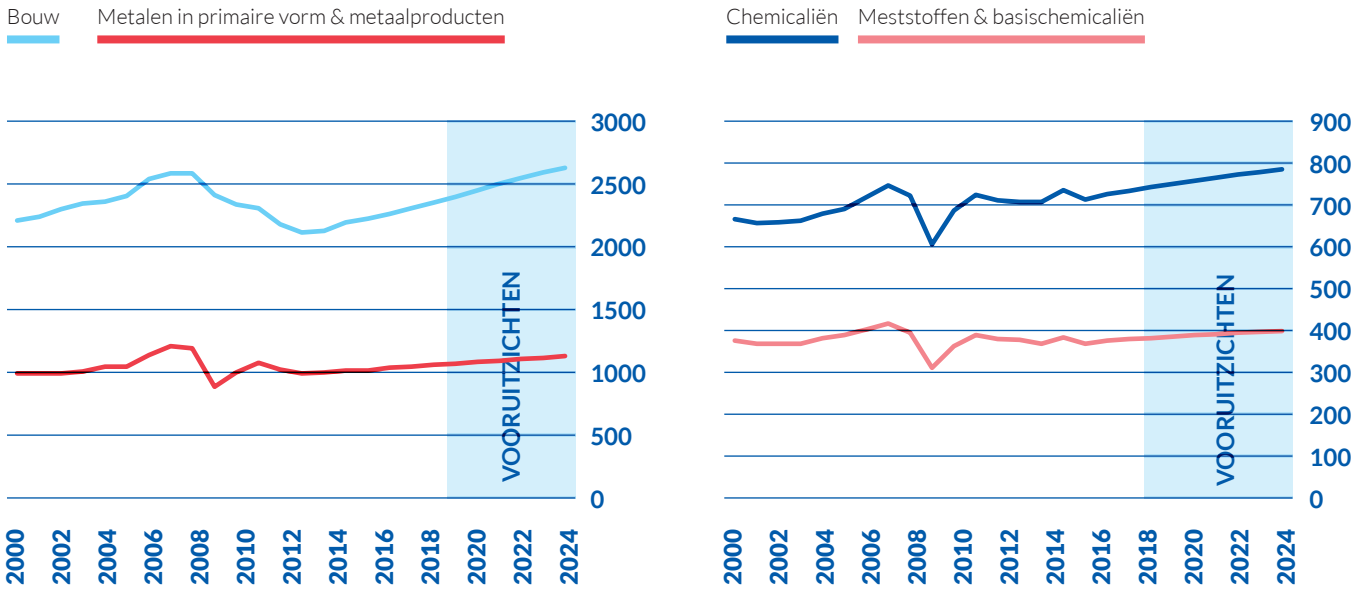


TRENDS VOOR DE BINNENVAARTMARKTEN

Factoren die de bouwsector over een langere termijn bevorderen zijn, zoals reeds eerder genoemd, de demografische groei in stedelijke gebieden en immigratie. Factoren die eerder op korte en middellange termijn een rol spelen (macro-economisch klimaat, rentevoet) veranderen eerder cyclisch.

Ook voor chemische producten zijn de vooruitzichten positief. Het toenemende belang van biowetenschappen en dergelijke in de huidige economische constellatie kan in de toekomst voor een sterkere toename zorgen. Ook voor metalen zijn de verwachtingen positief, hoewel het groeipotentieel hier minder sterk uitvalt dan voor de bouw- en chemische sector.

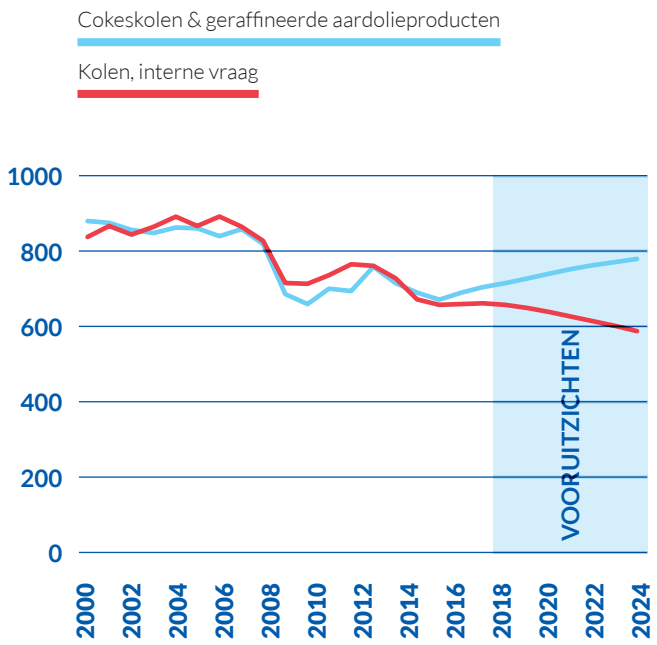
REËEL BRUTO PRODUCT IN VERSCHILLENDE ECONOMISCHE SECTOREN IN DE EUROPESE UNIE*

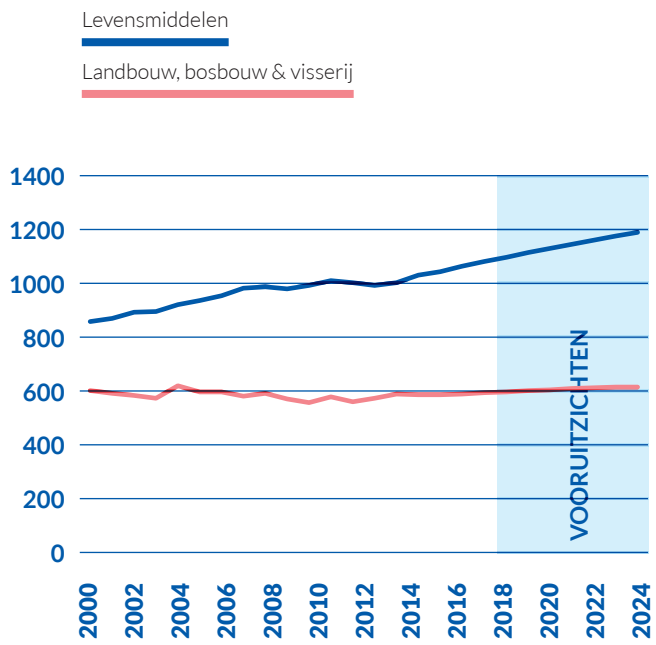


Bron: Oxford Economics
** In miljard US-$, prijzen van 2010*

De vraag naar kolen voor de energiesector (stoomkolen) neemt gestaag af, maar voor kolen die gebruikt wordt in de staalnijverheid (cokeskolen) ziet het plaatje er beter uit. Het vervoer van aardolieproducten toont een vrij positieve, onderliggende trend. Daar komt nog bij dat de binnenvaart in dit segment nog meer marktaandelen zou kunnen winnen dankzij haar hoge veiligheidsniveau. Voor de productie van meststoffen verwacht men tot 2050 een verdere toename, hetgeen ook het geval is voor de landbouwproductie en productie van levensmiddelen.

REËEL BRUTO PRODUCT IN VERSCHILLENDE ECONOMISCHE SECTOREN IN DE EUROPESE UNIE*





Bron: Oxford Economics
** In miljard US-$, prijzen van 2010*

GLOSSARIUM

ARA-gebied: Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen

BBP: Bruto Binnenlands Product, maatstaf van de totale omvang van de economie van een land

CPTPP: Comprehensive and Progressive agreement for Trans-Pacific Partnership, Uitgebreide en progressieve partnerschapsovereenkomst tussen de EU en het gebied van de Stille Oceaan

DONAULANDEN: Oostenrijk, Bulgarije, Kroatië, Hongarije, Roemenië, Servië, Slowakije

ECB: Europese Centrale Bank

EU: Europese Unie

EUROPA: Europese binnenvaart omvat in dit rapport twee landen die geen deel uitmaken van de Europese Unie, Zwitserland en Servië

FARAG-gebied: Vlissingen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Gent

GOS: Gross Operating Surplus, bruto-exploitatieoverschot, ook wel afgekort tot GOS, is het bruto product van een industrie dat voortvloeit uit de bedrijfsactiviteiten na aftrek van de kosten van intermediaire goederen en diensten (om de bruto toegevoegde waarde te kunnen berekenen), en na aftrek van de beloning van werknemers en het saldo van belastingen en subsidies op productie en invoer

LAADVERMOGEN: maximale belading van een schip in percentage

MLN.: miljoen

PP: procentpunt (eenheid voor het verschil tussen twee percentages. Bijvoorbeeld: een stijging van 40% naar 44% is een stijging van 4 procentpunten of een toename van 10 procent van hetgeen gemeten wordt)

RIJNOEVERSTATEN: België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland, Zwitserland

TEU: Twenty-foot Equivalent Unit, 20-voet equivalent (eenheid voor containerinhoud)

TKM: tonkilometer (eenheid voor de vervoersprestatie bestaand uit hoeveelheid vervoerde goederen vermenigvuldigd met de vervoersafstand)

TRADITIONELE RIJN: de Rijn van Bazel tot de Duits-Nederlandse grens

VRACHTPRIJS: prijs die berekend wordt om een lading van één plaats naar een andere te vervoeren

VRACHTVERVOER OVER WATER: laden en lossen in havens waar binnenvaartschepen bij betrokken zijn

NATIONALE BUREAUS VOOR DE STATISTIEK

Acroniem	Eigennaam	Nederlands	Land
BFS	Bundesamt für Statistik	Federale dienst voor de statistiek	Zwitserland
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Centraal Bureau voor de Statistiek	Nederland
Destatis	Statistisches Bundesamt	Duits bureau voor de statistiek	Duitsland
GUS	Główny Urząd Statystyczny	Bureau voor de statistiek van Polen	Polen
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques	Nationaal instituut voor de statistiek en economische studies	Frankrijk
INSSE	Institutul National de Statistica	Nationaal instituut voor de statistiek	Roemenië
KSH/ HCSO	Központi Statisztikai Hivatal	Centraal bureau voor de statistiek van Hongarije	Hongarije
LS	Lietuvos Statistikos Departamentas	Litouws bureau voor de statistiek	Litouwen
Statbel	Statistics Belgium	Belgisch bureau voor de statistiek	België

BOEKEN, TIJDSCHRIFTARTIKELEN EN STUDIES

Titel in oorsprongstaal	Nederlands	Land
Ademmer, M.; Jannsen, N.; Kooths, S.; Mösle, S. (2019). Niedrigwasser bremst Produktion in: Wirtschaftsdienst 99 (1), 79-80	Ademmer, M.; Jannsen, N.; Kooths, S.; Mösle, S. (2019). "Laagwater remt productie" in: Wirtschaftsdienst 99 (1), 79-80	Duitsland
Dernières Nouvelles d'Alsace (DNA), article « Le port de Strasbourg pénalisé par les basses eaux du Rhin », (16 janvier 2019)	Dernières Nouvelles d'Alsace (DNA), artikel "Haven van Straatsburg heeft te lijden onder het laagwater op de Rijn", (16 januari 2019)	Frankrijk
Dorffmeister, Ludwig (2018), Europäischer Bausektor: Aufschwung verliert bis 2020 spürbar an Kraft (in: ifo Schnelldienst 13/2018, S. 61-68.	Dorffmeister, Ludwig (2018), Europese bouwsector: opwaartse trend neemt merkbaar af tot 2020, in: ifo Schnelldienst 13/2018, blz. 61-68.	Duitsland
Dorffmeister, Ludwig (2019a), Europäische Bauwirtschaft bleibt bis 2021 auf Expansionskurs, in: ifo Schnelldienst 2/2019, S. 47-54	Dorffmeister, Ludwig (2019a), Europese bouwsector blijft tot 2021 expansie vertonen, in: ifo Schnelldienst 2/2019, blz. 47-54	Duitsland
Dorffmeister, Ludwig (2019b), Zu den Kapazitätsengpässen in der Bauwirtschaft, in: ifo Schnelldienst, S. 50-54	Dorffmeister, Ludwig (2019b), Capaciteitsbelemmeringen in de bouw, in: ifo Schnelldienst, blz. 50-54	Duitsland
Hader, A. (2018), The River Cruise Fleet Handbook 2018/2019	Hader, A. (2018), Het riviercruisevloothandboek 2018/2019	Duitsland
Kehler Hafenbericht 2018	Jaarverslag 2018 van de haven van Kehl	Duitsland
Le Parisien, article « Alain Ducasse lance son navire écolo et gastronomique sur la Seine », (30 aout 2018)	Le Parisien, artikel "Alain Ducasse lanceert eigen milieuvriendelijk en gastronomisch schip op de Seine", (30 augustus 2018)	Frankrijk

OVERIGE BRONNEN

Eigennaam	Nederlands	Land
Batorama	Batorama	Frankrijk
Bundesanstalt für Gewässerkunde	Duits Bondsinstituut voor waterhuishouding (BfG)	Duitsland
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	Duits Bondsministerie van verkeer en digitale infrastructuur	Duitsland
Bundesagentur für Arbeit	Duitse federaal agentschap voor werkgelegenheid	Duitsland
Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart	idem	Nederland
Conto Nazionale delle Infrastrutture et Trasporto	Italiaans ministerie van Vervoer	Italië
Corporation Inland Tanker Barge Owners (CITBO)	Coöperatie van exploitanten van tankschepen voor de binnenvaart (CITBO)	België / Nederland
Département de la logistique et de la navigation intérieure/ Abteilung für Logistik und Binnenschifffahrt	Overheidsafdeling voor logistiek en binnenvaart	Luxemburg
Deutscher Reiseverband	Duitse reisvereniging	Duitsland
De Vlaamse Waterweg	De Vlaamse Waterweg	België
Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques	Operationeel directoraat-generaal voor mobiliteit en waterwegen	België
Donaukommission	Donaucommissie	Europa
Eidgenössische Steuerverwaltung	Federale belastingdienst	Zwitserland
European Barge Inspection Scheme (EBIS)	Europees controlesysteem voor binnenvaartschepen (EBIS)	Europa
EUROCONSTRUCT	EUROCONSTRUCT	Europa
EUROSTAT	EUROSTAT	EU
European Central Bank	Europese Centrale Bank	EU
European Commission	Europese Commissie	EU
Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	Directoraat-generaal voor waterwegen en scheepvaart	Duitsland
IG RiverCruise	IG RiverCruise	Europa
Institut national d'assurances sociales pour travailleurs indépendants (INASTI)/ (Rijksinstituut voor de Sociale Verzekeringen der Zelfstandigen (RSVZ)	Rijksinstituut voor de Sociale Verzekeringen der Zelfstandigen (RSVZ)	België
Institut pour le transport pour la batellerie (ITB)	Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren	België
IVR	IVR	Nederland

Eigennaam	Nederlands	Land
Kerncijfers Amsterdam	Kerncijfers Amsterdam	Nederland
Kieler Institut für Weltwirtschaft	Kieler instituut voor de wereldeconomie	Duitsland
Ministerstvo dopravy České republiky	Tsjechisch ministerie van Vervoer	Tsjechische Republiek
Office fédéral des transport (OFT)/Bundesamt für Verkehr (BAV)	Zwitserse federale overheidsdienst voor vervoer	Zwitserland
Office national de Sécurité sociale (ONSS) / Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ)	Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ)	België
Országos Vízügyi Főigazgatóság	Directoraat-generaal voor watermanagement	Hongarije
Oxford Economics	Oxford Economics	Mondiaal
Ports mentioned in the report	In het rapport genoemde havens	Europa
PJK International	PJK Internationaal	Nederland
Panteia	Panteia	Nederland
Ports mentioned in the report	In het rapport genoemde havens	Europa
Rijkswaterstaat	Rijkswaterstaat	Nederland
SeaConsult	SeaConsult	Duitsland
Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft	Zwitserse vereniging voor scheepvaart en het havenbedrijf	Zwitserland
Service Public Fédéral Mobilité et Transport / Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer	Belgische Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer	België
Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein	Bureau voor de statistiek van Hamburg en Schleswig-Holstein	Duitsland
Voies Navigables de France	Franse waterwegbeheerder	Frankrijk
Wasserstraßen-und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)	Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat	Duitsland
ZBBD	Duitse scheepsdatabank	Duitsland

De Marktobservatie Europese Binnenvaart
is een gezamenlijk project van de CCR en de Europese Commissie

BIJDRAGEN

SECRETARIAAT VAN DE CCR

Norbert Kriedel (econoom)

Laure Roux (projectcoördinatie)

Lucie Fahrner (communicatie)

Sarah Meissner (projectmedewerker)

Frederik Schubert (stagiair)

Contact: ccnr@ccr-zkr.org

IN SAMENWERKING MET

Donaucommissie

Moezelcommissie

Savacommissie

EBU

ESO

IVR
Panteia

DESIGN VAN

Agence Press-Agrum.com
https://www.press-agrum.com

en Agence Citeasen
https://www.citeasen.fr

VERTALING

Christophe Hener (Frans)

Barbara Vollath-Sommer (Duits)

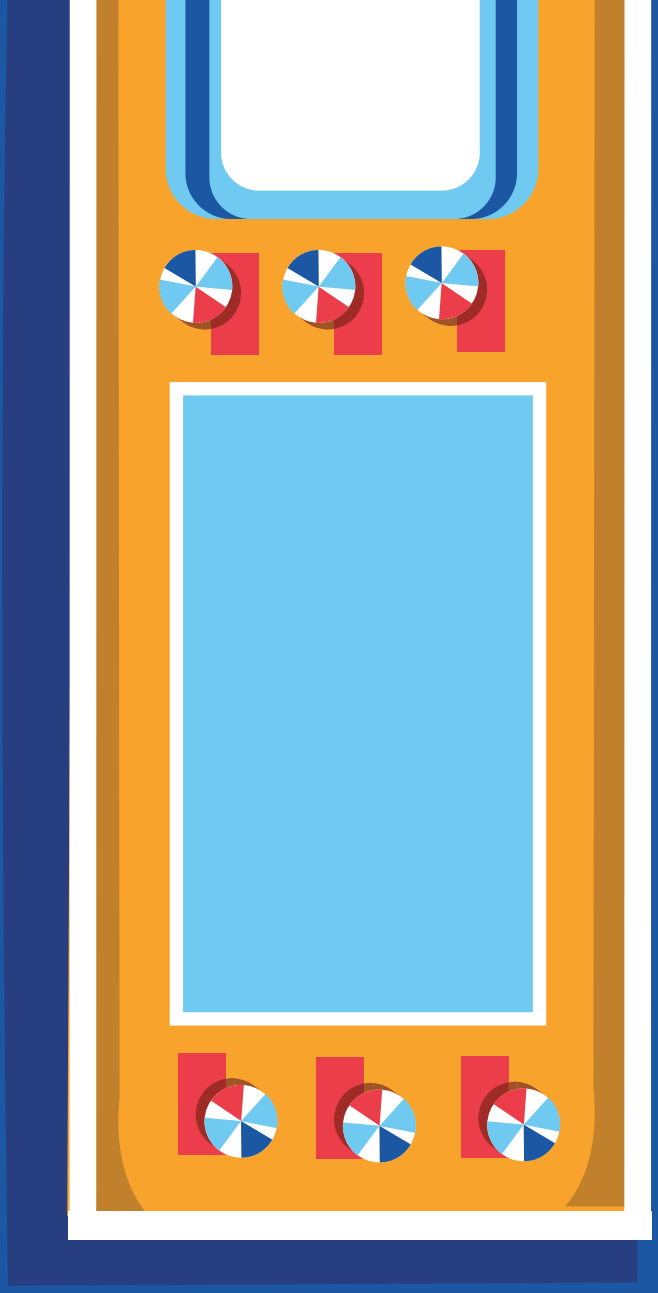
Pauline De Zinger (Nederlands)

Veronica Schauinger (Engels - revisie)

https://www.inland-navigation-market.org

Impressum: September 2019

Uitgegeven door het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)
2, place de la République - CS 10023 - 67082 Strasbourg Cedex - France
https://www.ccr-zkr.org - ccnr@ccr-zkr.org
ISSN 2070-674X



JAARVERSLAG 2019

U vindt alle gegevens onder:
www.inland-navigation-market.org

In partnerschap met de

Europese Commissie

Donaucommissie
Commission du Danube
Дунайская Комиссия

Moselkommission
Commission de la Moselle